

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra městského inženýrství

Bezbariérové trasy v Havířově

Barrier-Free Routes in Havířov

Student:

Bc. Sandra Bílá

Vedoucí diplomové práce

Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

Ostrava 2011

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Sandra Bílá**
Studijní program: N3607 Stavební inženýrství
Studijní obor: 3607T013 Městské stavitelství a inženýrství
Téma: **Bezbariérové trasy v Havířově**
Barrier-Free Routes in Havířov

Zásady pro vypracování:

Předmětem diplomové práce je problematika návrhu ucelených bezbariérových tras v Havířově. Za tímto účelem bude provedena analýza současného stavu bariér, která posoudí přístupnost veřejných budov a dopravní infrastruktury pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na základě výsledku analýzy bude zpracován návrh řetězce bezbariérových tras, jenž budou splňovat požadavek ucelených a komplexně řešených tras s propojením klíčových míst řešené lokality. Návrh řešení musí být v souladu s Národním rozvojovým programem mobility pro všechny a příslušné legislativy.

A. Textová část

- a) rekapitulace teoretických východisek s přehledem současného stavu a aktuálností řešené problematiky;
- b) základní poznatky vymezeného území s průzkumem a rozбором současného stavu s důrazem na potřebnost bezbariérového prostředí a analýzou stavu bariér, včetně fotodokumentace;
- c) návrh řešení v textové části s popisem dle pokynů manuálu programu Mobility;
- d) stručné ekonomické zhodnocení vybrané části návrhu;
- e) dosažené výsledky a jejich zhodnocení.

B. Výkresová část

- v souladu s manuálem Národního rozvojového programu mobility pro všechny a požadavky na výkresovou dokumentaci

Rozsah grafických prací:

- rozsah a náplň jednotlivých výkresů bude upřesněn v průběhu zpracování diplomové práce

Rozsah textové části:

- min. 45 stran textu včetně obrázků a tabulek dle Směrnice děkana FAST č. 7/2010

Seznam doporučené odborné literatury:

1. ZDAŘILOVÁ, R.: Odstraňování bariér v městském inženýrství, MP 1.8, Metodická pomůcka k činnosti autorizovaných osob, Informační centrum ČKAIT, Praha 2006, revize 2010
2. ZDAŘILOVÁ, R.: Bezbariérové užívání staveb – Základní principy přístupnosti, TP 1.4, Technické pomůcky k činnosti autorizovaných osob, Informační centrum ČKAIT, Praha 2007, revize 2010
3. Vyhláška č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
4. Národní rozvojový program mobility pro všechny včetně manuálu, VVZPO
5. Pravidla pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti

dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pro rok 2011, včetně manuálu, SFDI

6. Zákony, vyhlášky, ČSN, odborné časopisy atd.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.**

Datum zadání: 28.02.2011

Datum odevzdání: 30.11.2011

121

doc. Ing. František Kuda, CSc.
vedoucí katedry



[Handwritten signature]

prof. Ing. Darja Kubečková Skulinová, Ph.D.
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením Ing. Renaty Zdařilové, Ph.D. a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne 30.11.2011

A handwritten signature in blue ink, reading "Bílá Sandra", written over a horizontal dotted line.

Sandra Bílá

Prohlašuji, že

- byla jsem seznámena s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst.3).
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., O vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne 30.11.2011



Sandra Bílá

Na tomto místě bych chtěla poděkovat Ing. Renatě Zdařilové, Ph.D. za vedení diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat konzultantovi Ing. Radku Chlebíkovi za jeho podnětné rady a připomínky a všem, kteří mi poskytli podstatné informace pro vytvoření práce.

Anotace diplomové práce

BÍLÁ, S. Bezbariérové trasy v Havířově, Ostrava, Fakulta stavební VŠB – Technická univerzita Ostrava, katedra městského inženýrství, 2011, Diplomová práce, vedoucí: Zdařilová, R., počet stran: 67

Obsahem diplomové práce je stanovení zájmových bodů ve struktuře města a vytvoření ucelených bezbariérových tras sloužících k jejich propojení. Za tímto účelem je nutno provést analýzu současného stavu bariér, která zhodnotí dopravní infrastrukturu a přístupnost budov zejména občanské vybavenosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na základě této analýzy je zpracován řetězec bezbariérových tras, které splňují požadavek komplexnosti a ucelenosti řešených tras. Je kladen důraz na propojení klíčových míst dané lokality. Návrh řešení musí být v souladu s Národním rozvojovým programem mobility pro všechny a další příslušnou legislativou.

Annotation of thesis

BÍLÁ, S. Barrier-Free Routes in Havířov, Ostrava, Faculty of Civil Engineering VŠB – Technical University of Ostrava, Department of Urban Engineering, 2011, Diploma thesis, Head supervisor: Zdařilová, R., page size: 67

The Thesis specifies interest points in city structure and creates integrated barrier-free routes, which serve for interest points interconnection. For this purpose it is necessary to analyze the current barriers. Such analysis should evaluate the traffic infrastructure and the accessibility of buildings especially for civil amenities for persons with limited abilities of movement and orientation. Based on this analyses, a string of barrier-free routes, which observe the requirements of complexity and coherence of solved routes, is worked out. The interconnection of crucial points of specific locality is emphasised. The introduced solution must be in harmony with National developing program of mobility for all and the rest of appropriate legislation.

Obsah diplomové práce

Seznam použitých zkratek	10
1 Úvod	- 11 -
1.1 Cíl diplomové práce	- 11 -
1.2 Předmět diplomové práce	- 11 -
1.3 Podklady pro zpracování diplomové práce	- 12 -
2 Současné požadavky zabezpečující užívání staveb	- 13 -
2.1 Názvosloví	- 13 -
2.2 Vybrané legislativní předpisy	- 15 -
2.2.1 Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby	- 15 -
2.2.2 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb	- 16 -
2.3 Typologické požadavky na stavby	- 24 -
2.3.1 Historie vzniku prostorových nároků člověka	- 24 -
2.3.2 Požadavky na pohyb a orientaci v prostoru	- 25 -
3 Rozbor města Havířov	- 27 -
3.1 Vznik, historie a rozvoj města	- 27 -
3.2 Poloha a geografie města	- 29 -
3.3 Struktura města a jeho členění	- 30 -
3.4 Dopravní infrastruktura	- 30 -
3.4.1 Železniční doprava	- 30 -
3.4.2 Silniční doprava	- 31 -
3.4.3 Cyklotrasy	- 32 -
3.4.4 Turistické stezky	- 33 -
3.5 Obyvatelstvo	- 33 -
4 Analýza současného stavu	- 35 -
4.1 Havířov – Šumbark 1. část	- 35 -
4.2 Havířov – Šumbark 2. část	- 38 -
4.3 Havířov – Město 1. část	- 41 -
4.4 Havířov – Město 2. část	- 44 -
4.5 Havířov – Podlesí	- 46 -
4.6 Havířov – Prostřední Suchá	- 49 -

5	Navrhovaný stav – orientační propočet.....	51 -
	5.1 Orientační propočty v jednotlivých částech města.....	52 -
	5.2 Srovnání cen v jednotlivých částech města.....	54 -
6	Financování	54 -
	6.1 Rozdělení dílčích projektů z hlediska financování.....	54 -
7	Orientační rozpočet vybraných investičních akcí.....	56 -
	7.1 Rozpočet – autobusová zastávka MHD.....	56 -
	7.2 Rozpočet – místo pro přecházení.....	57 -
	7.3 Rozpočet – přechod pro chodce.....	58 -
8	Systém zpracování výkresové dokumentace	59 -
9	Závěr.....	60 -
10	Seznam použité literatury a informačních zdrojů.....	62 -
11	Seznam obrázků, tabulek a grafů.....	63 -
12	Seznam příloh.....	65 -
13	Seznam výkresové části.....	66 -

Seznam použitých zkratek

ČSN	Česká státní norma
DPS	Dům s pečovatelskou službou
MHD	Městská hromadná doprava
MPP	Místo pro přecházení
NP	Nadzemní podlaží
PPCH	Přechod pro chodce
SMT	Stanice mladých techniků
SOŠ	Střední odborná škola
SOU	Střední odborné učiliště
SPŠ	Střední průmyslová škola
SŠ	Střední škola
VŠ	Vysoká škola
ZŠ	Základní škola

1 Úvod

V každém lidském životě se nacházejí bariéry ať už jsou fyzického nebo psychického rázu a my sami dobře víme, že vypořádat se s nimi někdy není jednoduché. Často potřebujeme pomoc druhých. Avšak jak má řešit situaci někdo, kdo nemá koho požádat? Proč takovým lidem nepomáháme? Proč naopak tyto bariéry budujeme a ztěžujeme jim už tak hořký život? Ať už vědomě nebo jinak, se v tom často skrývá sobeckost a finanční obohacení. Tohle je bohužel dnešní svět.

Každý člověk má právo na svobodu a volnost pohybu. Většina lidí si ani neuvědomuje kolik fyzických bariér na cestě do školy, do zaměstnání, za zábavou, sportem, relaxací, se kolem něho nachází. V každé etapě života se nás tyto problémy mohou týkat. Lidské zdraví je chatrné, a stav kdy nebudeme mít problém překonávat tyto překážky se může změnit během okamžiku. Sami si potom uvědomíme jak je důležité se těmito bariérami zabývat, jak je bourat a hlavně je nevytvářet.

1.1 Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce je vytvoření návrhu ucelených bezbariérových tras, které propojují jednotlivá klíčová místa ve městě Havířov. Návrh musí být v souladu s platnou legislativou.

1.2 Předmět diplomové práce

Předmětem diplomové práce je řešení problematiky bezbariérového trasování. Celá diplomová práce musí být mimo jiné v souladu s Národním rozvojovým programem mobility pro všechny. V tomto dokumentu je stanoven postup při zpracování záměru bezbariérových tras. V rámci projektu musí být provedeno šetření v oblasti bariér a zpracovává se podrobná analýza současného stavu bariér, která posoudí přístupnost veřejných budov v návaznosti na dopravní infrastrukturu. Na základě vyhodnocení této analýzy je zpracován návrh řetězce bezbariérových tras, kde se klade důraz na komplexnost a ucelenost. Je nutno zajistit nejen

přístup do objektu, ale i přístup k objektu jako takovému. Nedílnou součástí analýzy je i samotný rozbor města (vznik, dopravní infrastruktura, výškové členění města, demografie).

1.3 Podklady pro zpracování diplomové práce

Při snaze získat podklady od města - ať už v podobě katastrální mapy, celkového členění města (polohopis, výškopis) včetně mapového podkladu v digitální podobě jsem zjistila, že spolupráce s odborem územního rozvoje je velice složitá a komplikovaná. Mnou požadovaná data mi nejsou povinni zveřejnit ani v případě, že slouží pouze ke studijním účelům. Dostalo se mi informace, že město Havířov nemá sepsanu žádnou smlouvu která by zahrnovala spolupráci se studenty VŠB – TUO a na tomto základě mi informace poskytnout nemusí. Ne v jednom případě jsem se setkala s odmítnutím.

V případě velké snahy o dodání a vystavení podkladů, informace mi poskytnuté, nebyli v digitální podobě případně byli ve zcela nevyhovujícím formátu nebo velikost souboru byla natolik velká, že práce s takovým souborem vyžadovala velice nadstandardní technické vybavení.

Z tohoto důvodu jsem se rozhodla pracovat s podklady veřejně přístupnými. Převážně se jedná o mapové podklady stažené ze serveru www.mapy.cz. Jako další podklady jsem využila informace poskytnuté odborem Územního rozvoje, které jsou povinni zveřejňovat. Jedná se o územně analytické podklady a územní plán města Havířov.

2 Současné požadavky zabezpečující užívání staveb

2.1 Názvosloví

Bariéra

Překážka, hráz, zábrana. Význam slova bariéra je oddělení. [1]

Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Jsou osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženami a osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. [10]

Stavba

Všechna stavební díla, která vznikají montážní nebo stavební technologií, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály a konstrukce, na účel využití a dobu trvání. [11]

Obytná budova

Obytná budova je stavba, která je určena pro trvalé bydlení. Musí mít alespoň dvě třetiny podlahové plochy připadající na byty, včetně plochy domovního vybavení určeného pro obyvatele jednotlivých bytů (nezapočítávají se plochy společného domovního vybavení a domovní komunikace). [3]

Občanská vybavenost

Občanská vybavenost jsou budovy, které primárně slouží k prospěchu společnosti. Jsou to budovy trvalého rázu potřebné pro provoz obytného území. Jedná se například o stavby pro výchovu a vzdělání, stavby cestovního ruchu a veřejného stravování, stavby pro obchod a služby, sportovní a tělovýchovné stavby, administrativní stavby, zdravotnické stavby a stavby s kulturním využitím. [13]

Šikmá rampa

Část komunikace nebo samostatná konstrukce, která umožňuje překonání výškového rozdílu mezi jednotlivými částmi komunikace nebo konstrukce, přičemž jde o ohraničenou šikmou rovinu, převyšující okolní plochu o více než 20 mm. [9]

Orientační bod pro zrakově postižené

Je to trvalé místo, které je jednoznačně, rychle a snadno vnímatelné především hmatem (případně sluchem) a výrazně se liší od okolního prostředí. [9]

Vodící linie

Je součástí prostředí nebo stavby sloužících k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Vodící linie je spojnici orientačních hmatných bodů umístěných na vnitřních i vnějších komunikacích a pochozích plochách. [10]

Přirozená vodící linie

Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí (například stěna domu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl, podezdívka plotu). Přirozená vodící linie je tedy spojnici orientačních hmatných bodů, které vznikly uspořádáním stavby nebo jejich jednotlivých prvků umístěných na vnitřních i vnějších komunikacích a pochozích plochách. [10]

Umělá vodící linie

Je speciálně vytvořená část stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v interiéru i exteriéru. Je to spojnice vytvořených orientačních hmatných bodů umístěných na vnitřních i vnějších komunikacích a pochozích plochách. [10]

Signální pás

Je zvláštní forma umělé vodící linie, která označuje místo odbočení od vodící linie k orientačně důležitému místu. Tento prvek je nezbytnou součástí zejména při přecházení vozovky (přechod pro chodce, místo pro přecházení), kde zároveň určuje i směr přecházení nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy, ke schodům do podchodu nebo na lávku. Signální pás také určuje okraj obytné a pěší zóny. Neurčuje však přístup k jednotlivým institucím. [10]

Varovný pás

Je zvláštní forma umělé vodící linie, která ohraničuje nebezpečné nebo trvale nepřístupné místo pro osoby se zrakovým postižením. Hmatově definuje rozhraní mezi komunikací pro pěší a pro motorová vozidla v místě sníženého obrubníku. Dále určuje například hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj zpevněné plochy na železnici, místo se zákazem vstupu, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojížděným mysem nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné nebo pěší zóny. [10]

Hmatný pás

Je zvláštní forma varovného pásu, která ohraničuje místo na komunikaci pro pěší s cyklistickou stezkou nebo pásem pro in-line brusle. Tento pás určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro cyklisty nebo in-line brusle a prostorem pro chodce. [10]

Vodící linie s funkcí varovného pásu

Je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží osobám se zrakovým postižením k orientaci při podélném pohybu na železničním nástupišti a zároveň odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. [10]

Vodící pás přechodu

Je zvláštní forma umělé vodící linie sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení vozovky. [10]

Akustický prvek

Je akustická signalizace pro chodce se znamením „Stůj“ nebo „Volno“ nebo je to orientační majáček s příslušným trylkem, případně hlasovou frází. [10]

Odstavné stání

Plocha pro umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. [4]

Parkovací stání

Plocha pro umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací po dobu, kdy se vozidlo používá. Jsou dva typy. Krátkodobé stání (do 2 hodin) a dlouhodobé (nad 2 hodiny). [4]

2.2 Vybrané legislativní předpisy

Při projektování a realizaci staveb případně jejich úprav je nutno dodržovat obecné technické požadavky na stavby dle prováděcí vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby. Tato vyhláška se nachází v zákoně č. 183/2006 Sb., o územní plánování a stavebním řádu. Je nutno respektovat tento zákon a všechny vyhlášky v něm uvedené. Zejména vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

2.2.1 Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Každá stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při ohledu na hospodárnost vhodná pro dané využití a aby současně splnila základní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu, ochranu zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí, bezpečnost při užívání, ochranu proti hluku, požární bezpečnost, úsporu energie a tepelné ochrany.

Stavební prvky a konstrukce musí být navrženy a provedeny tak, aby po celou dobu plánované životnosti stavby vyhověly požadovanému účelu a odolávaly všem účinkům zatížení a nepříznivým vlivům prostředí (zahrnuje to i odolnost pro předvídatelné mimořádné zatížení, které se může běžně vyskytnout při provádění i užívání stavby). Samotná stavba musí odolávat škodlivému působení prostředí, zejména vlivům atmosférickým a chemickým, záření a otřesům.

Stavby se musí odstraňovat tak, aby v průběhu prací nedošlo k žádnému ohrožení života, bezpečnosti a zdraví osob nebo zvířat. Nesmí dojít ke vzniku požáru a k nekontrolovatelnému porušení stability stavby nebo některé její části. Při odstraňování staveb nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby. Okolí odstraňování staveb nesmí být touto činností a jejími důsledky nadměrně obtěžováno, zejména prachem ani hlukem. Stavební a demoliční odpady z odstraňovaných staveb musí být odklizeny neprodleně a nepřetržitě tak, aby nedocházelo k narušování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. [8]

2.2.2 Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Tato vyhláška se vztahuje na pozemní komunikace a veřejné prostranství, občanské vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společné prostory a domovní vybavení bytových domů obsahujících více než 3 byty, upravitelné byty nebo byty zvláštního určení, stavby pro výkon práce celkově 25 a více osob, pokud provoz v těchto stavbách umožňuje zaměstnávat osoby se zdravotním postižením, nebo stavby pro výkon práce osob s těžkým zdravotním postižením.

Bezbariérové užívání staveb musí být zajištěno po celou dobu její životnosti. V případě odstranění stavby nebo změně dopravního značení musí být provedeny náležité změny pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. (Jedná se převážně o hmatové prvky, akustické vedení a příslušné informace pro osoby se zrakovým postižením). [10]

Parkovací a odstavné plochy

Na všech vyznačených odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být zřízen určitý počet vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Počet vyhrazených míst je závislé od celkové počtu stání dílčí parkovací plochy.

celkový počet stání	počet vyhrazeného stání
2 - 20	1
21 - 40	2
41 - 60	3
61 - 80	4
81 - 100	5
101 - 150	6
151 - 200	7
201 - 300	8
301 - 400	9
401 - 500	10
501 a více	2% z celkového počtu

Tab. 1 Počty vyhrazených stání z celkového počtu odstavných a parkovacích ploch [10]

U staveb pro služby, obchod a zdravotnictví musí být pro osoby doprovázející dítě v kočárku zřízeno vyhrazené stání a to v minimálním počtu 1% z celkového počtu stání. K těmto vyhrazeným stáním musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup z komunikace pro pěší a toto stání musí být umístěno nejblíže vůči vchodu a východu z příslušné stavby nebo výtahu.

Šířka stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku musí být nejméně 3500 mm. Stání zahrnuje manipulační plochu šířky min 1200 mm (v nadstandardním případě by tato plocha měla mít šířku 1500 mm). Dvě sousedící vyhrazená stání mohou využívat jednu manipulační plochu. V případě podélného stání při komunikaci pro pěší musí být délka stání nejméně 7000 mm. Vyhrazená stání mohou mít maximální podélný sklon v poměru 1:50 (2,0%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:40 (2,5%). [10]

Komunikace pro pěší

Tímto termínem jsou myšleny chodníky, stezky, pruhy a pásy pro chodce včetně ostatních pochozích ploch jako jsou náměstí, pěší a obytné zóny.

Povrchy chodníků musí být rovné, pevné a upravené proti skluzu. Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku minimálně 1500 mm (efektivní šířka). Ve vyhlášce 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb došlo k chybě v rámci minimální šířky komunikace pro chodce, protože je tato šířka uvedena včetně bezpečnostních odstupů. Šířka procházejícího zdravého člověka je 750 mm. Komunikace pro

pěší by měla mít dva pruhy (obousměrný přesun) aby nedocházelo ke kolizím. V případě zahrnutí bezpečnostního odstupu od komunikace pro motorová vozidla (500 mm) a odstup od budovy (250 mm), tak celková šířka komunikace pro pěší by měla mít min 2250 mm.

Výškový rozdíl na komunikacích pro chodce nesmí být větší než 20 mm. V případě, že tenhle požadavek nelze splnit, je ji nutno doplnit rampami, výtahy a případně zdvihacími plošinami. Je povolen maximální podélný sklon v poměru 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0%). U mostních objektů je maximální příčný sklon v poměru 1:40 (2,5%). V případě komunikací pro pěší delších než 200 m s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0%) musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm se sklonem pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2%).

Z hlediska řešení pro osoby s omezenou schopností orientace (osoby se zrakovým postižením) musí být překážky (například stavby pro reklamu, informační zařízení, telefonní automaty, lavičky, stromy) osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky minimálně 1500 mm. Ve výjimečných případech (nutné odůvodnění) může být průchozí prostor místně zúžen až na 900 mm.

Nad komunikacemi pro pěší mohou být ve výšce 250 – 2200 mm v prostoru nad povrchem umístěny pouze pevné části stavby, které vystupují z obrysu stěn maximálně 100 mm. U zařizovacích předmětů a technického vybavení staveb délky do 400 mm (měřeno souběžně se stěnou stavby) lze tuto hodnotu zvýšit až na 300 mm.

Obrubník s příčným sklonem menším než 1:2,5 (40%) nebo výškou menší než 80 mm nad pojížděným pásem musí být opatřen varovným pásem.

Na začátku (případně konci) pěší nebo obytné zóny se musí zřídit signální pás (vstup ze zóny na chodník) a varovný pás (vstup ze zóny na komunikaci pro motorová vozidla). [10]

Přístupy do staveb

Do staveb občanského vybavení, bytového domu obsahující více než 3 byty, případně upravitelný byt nebo byt zvláštního určení a do staveb pro výkon práce celkově pro 25 nebo více osob musí být přístup do objektu řešen bez vyrovnávacích stupňů a výšková úroveň vstupu musí být stejná jako u komunikace pro pěší. V případě, že tomuto řešení brání závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou (u změn dokončených staveb i zdvihací plošinou).

Přístupy ke stavbám se musí vytyčit přirozenými nebo umělými vodicími liniemi. V případě přístupu do objektů se specializovanými službami jako je krajský úřad, nemocnice,

budovy pro osoby se zrakovým postižením, výpravní budova, odbavovací terminály veřejné dopravy musí být navádění řešeno i akusticky.

Před vstupem do budovy musí být plocha nejméně 1500 x 1500 mm. V případě otevírání dveřních křídel ven musí být délka ve směru přístupu nejméně 2000 mm a šířka 1500 mm. Sklon plochy před vstupem může být pouze v jednom směru a s maximálním poměrem 1:50 (2%). Vstup do objektu musí mít minimální šířku 1250 mm, ale hlavní dvevní křídlo (v případě dvoukřídlových dveří) musí umožnit otevření nejméně 900 mm. Vstupní dvevní křídla musí být opatřena vodorovnými madly přes celou jejich šířku ve výšce 800 – 900 mm nad pochozí plochou. Madla se umísťují na stranu opačnou než jsou závěsy. Výjimkou jsou dveře automaticky ovládané. V případě prosklení dveří musí být chráněny proti mechanickému poškození vozíkem. U prosklených dveří, které mají zasklení níže než 800 mm nad podlahou musí být ve výšce 800 – 1000 mm a zároveň ve výšce 1400 – 1600 mm kontrastní označení vůči pozadí. Zejména pruh šířky 50 mm nebo pruh ze značek o průměru minimálně 50 mm vzdálených od sebe nejvíce 150 mm. Kliky musí být umístěny ve výšce maximálně 1100 mm a zámek ve výšce 1000 mm. [10]

Přístup do jednotlivých prostorů objektu

Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností musí být zajištěn horizontálními komunikacemi (chodby) a vertikálními komunikacemi (výtah, rampa). U změn dokončených staveb s nejméně dvěma podlažími, které nejsou vybaveny výtahem ani bezbariérovou rampou a nelze je z technických důvodů dodatečně zřídit, musí být zajištěno užívání alespoň vstupního podlaží. V případě, že se jedná o stavbu veřejné správy, musí být v tomto podlaží zajištěno užití všech služeb poskytovaných v budově.

Vnitřní dveře musí mít světlou šířku minimálně 800 mm. Otevíravá dvevní křídla musí být opatřena vodorovnými madly a to ve výšce 800 – 900 mm přes celou jejich šířku umístěnými na opačné straně než jsou závěsy. Požadavky na označení prosklení jsou stejné jako v odstavci „Přístupy do staveb“. [10]

Schodiště a vyrovnávací stupně

Sklon schodišťového ramene je maximálně 28° a výška stupně maximálně 160 mm. Výjimkou jsou stavby bytových domů s výtahem. Stupnice a podstupnice musí být k sobě kolmé. Schodišťová ramena a vyrovnávací stupně musí mít po obou stranách madla ve výšce 900 mm nad pochozí plochou. Musí přesahovat minimálně o 150 mm první i poslední stupeň s vyznačením v jejich půdorysném průmětu. Odsazení madla od svislé konstrukce je ve

vzdálenosti nejméně 60 mm. Tvar samotného madla musí umožnit uchopení rukou shora a jeho pevné sevření.

Stupnice nástupního i výstupního schodišťového stupně musí být výrazně kontrastní vůči svému okolí. V případě, že schodiště vybíhá do prostoru musí mít buď pevnou zábranu nebo sokl výšky nejméně 300 mm, případně ve výšce 100 – 250 mm pevnou zarážku pro bílou hůl a ve výšce 1100 mm nad pochozí plochou pevnou ochranu. [10]

Rampy

Bezbariérové rampy musí mít po obou stranách opatření, které znemožňuje sjetí vozíku z rampy. Jedná se například o spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nebo sokl s výškou minimálně 100 mm. Šířka ramp musí být minimálně 1500 mm a její podélný sklon může být nejvýše 1:16 (6,25%) a příčný sklon maximálně v poměru 1:100 (1,0%). V případě, že rampa je delší než 9000 mm musí být přerušena podestou o velikosti minimálně 1500 x 1500 mm. Tyto podesty smí mít pouze jeden sklon a to nejvýše v poměru 1:50 (2,0%). V případě že rampa u změn dokončených staveb není delší než 3000 mm smí mít podélný sklon maximálně v poměru 1:8 (12,5%). To neplatí pro domy s byty zvláštního určení pro osoby s těžkým pohybovým postižením. Bezbariérové rampy musí mít po obou stranách zřízena madla ve výšce 900 mm (doporučuje se doplnění druhým madlem ve výšce 750 mm). Madla musí přesahovat nejméně o 150 mm začátek i konec rampy s vyznačením v půdorysném průmětu. Madlo musí být odsazené od svislé konstrukce minimálně 60 mm. [10]

Výtahy a zdvihací plošiny

Volná plocha před nástupními místy do výtahu musí být minimálně 1500 x 1500 mm. Dveře výtahu musí být provedeny jako samočinné posuvné dveře. Minimální rozměry kabiny výtahu pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou 1100 mm (šířka) a 1400 mm (hloubka). Vstup musí mít šířku minimálně 900 mm.

Ovladače v kleci výtahu a na nástupních místech do výtahu musí vystupovat nad povrch okolní plochy nejméně o 1 mm. Reliéfní značky nesmí být ryté. Vpravo od ovládání musí být příslušný Braillov znak.

Pro využívání výtahu osobami se zrakovým postižením je nutno zřídit akustickou případně hlasovou signalizaci.

Obousměrné dorozumívací zařízení v kleci výtahu musí umožňovat indukční poslech pro nedoslýchavé osoby. Takové zařízení musí být řádně označeno příslušným symbolem. [10]

Hygienická zařízení

V objektu, kde je WC určeno pro užívání veřejností, musí být v tomto zařízení minimálně jedna záchodová kabina v oddělení pro muže a jedna v oddělení pro ženy. Kabina nemusí mít předsíňku v případě, kdy je přístupná z prostoru, který není pobytovou místností. V případě, že stavba je vybavena maximálně dvěma záchodovými kabinami nebo se jedná o změnu dokončených staveb, je povoleno zřídit bezbariérově pouze jednu z nich. Ta je určena pro obě pohlaví. V odůvodněných případech může být kabina zcela výjimečně přístupná z oddělení pro ženy.

Záchodová kabina musí mít šířku nejméně 1800 mm a hloubku 2150 mm. U změn dokončených staveb jsou minimální rozměry kabiny 1600 x 1600 mm. Záchodová kabina musí mít umyvadlo, háček na oděvy a prostor pro odpadkový koš. Vstup do kabiny musí mít šířku minimálně 800 mm, dveře se musí otevírat směrem ven a musí mít zámek odjistitelný zvenku. Na vnitřní straně dveří (uvnitř kabiny) musí být horizontální madlo ve výšce 800 – 900 mm. Záchodová mísa musí být odsazena od boční stěny v osové vzdálenosti 450 mm. Mezi zadní stěnou a čelem záchodové mísy musí být nejméně 700 mm. Prostor okolo záchodové mísy musí umožnit buď čelní, boční nebo diagonální přístup. V případě kabiny s minimálními rozměry musí být zajištěn boční nástup a manipulační prostor musí být naproti vstupu. Horní hrana sedátka musí být ve výši 460 mm nad podlahou. Splachovací zařízení musí být umístěno na straně, ze které je volný přístup k záchodové míse, musí se brát ohled na dosah osoby na vozíku (600 - 1200 mm) a musí být přístupné pro osobu sedící na záchodové míse. Záchodová kabina musí být vybavena signalizačním systémem nouzového volání. A to v dosahu ze záchodové mísy ve výšce 600 – 1200 mm nad podlahou a v dosahu z podlahy ve výšce nejvýše 150 mm. Po obou stranách záchodové mísy musí být umístěná madla (pevná, sklopná) vzájemné vzdálenosti 600 mm. V případě záchodové mísy s přístupem z jedné strany musí být umístěno na opačné straně než je přístup madlo pevné s přesahem oproti záchodové míse o 200 mm. Na opačné straně (přístup k záchodové míse) musí být umístěno madlo sklopné a záchodovou místu musí přesahovat o 100 mm.

Umyvadlo musí mít stojánkovou výtokovou baterii s pákovým ovládáním. Musí umožňovat podjezd osoby na vozíku. Horní hrana umyvadla musí být ve výšce 800 mm. Vedle umyvadla musí být alespoň jedno vertikální madlo délky nejméně 500 mm.

V objektu, ve které je vana nebo sprcha určena pro užívání veřejností, musí být alespoň jedna vana nebo sprcha zvlášť v oddělení pro ženy a v oddělení pro muže. Musí být řešena jako bezbariérová. [10]

Prostory pro shromažďování

V těchto prostorech musí být zřízeno vyhrazené místo pro osoby na vozíku. Počet těchto vyhrazených míst je závislé na celkovém počtu.

Prostory pro shromažďování 50 a více osob nebo každý překladatelský servis nebo ozvučení kin, sálů a divadel musí umožnit indukční poslech pro nedoslýchavé osoby. [10]

Celkový počet míst	Počet vyhrazených míst
4 - 25	1
26 - 50	2
51 - 75	3
76 - 100	4
101 - 200	5
201 - 300	6
301 - 500	7
500 a více	7 a 1 místo na každých dalších 500 míst

Tab. 2 Počty vyhrazených míst z celkového počtu [10]

Veřejné telefonní automaty

Nejméně 20% veřejných telefonních automatů musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Automat musí být vybaven sklopným sedátkem o rozměrech minimálně 450 mm x 450 mm a horní hrana sklopeného sedátka musí být ve výši 460 mm nad podlahou. Sedátko musí být v bezprostřední blízkosti přístroje. [10]

Bazény

Veřejně přístupné plavecké bazény, rehabilitační a relaxační vodní prostory musí mít zajištěný bezbariérový přístup do vody. To je řešeno například prostřednictvím bazénového zvedáku a schodů nebo zvýšeného okraje. [10]

Přepážky a pokladny

Řešení přepážek a pokladen musí umožnit indukční poslech a jejich stavebně technické uspořádání musí umožňovat odezírání. [10]

Přirozená vodící linie

Tvoří ji například stěna domu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm (přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky), podezdívka plotu, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl a všechny kompaktní prvky šířky minimálně 400 mm a výšky nejméně 300 mm. Přerušit přirozenou vodící linii lze maximálně na vzdálenost 8000 mm. Pokud je vzdálenost přerušení této linie větší, je nutno doplnit umělou vodící linií. [10]

Umělá vodící linie

Tvoří ji prvky s podélnými drážkami. V interiéru je šířka umělé vodící linie minimálně 300 mm a v exteriéru 400 mm. Odbočky nebo změny směru se v tomto případě zřizují jen v nezbytné míře a přednostně v pravém úhlu. Ve vzdálenosti 800 mm od osy umělé vodící linie na obě strany nesmí být žádné překážky. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii. [10]

Signální pás

Převážně určuje směr přecházení. Tento pás musí mít šířku 800 – 1000 mm a délka směrového vedení pásu musí být nejméně 1500 mm. V případě změn dokončených staveb se tato šířka v odůvodněných případech může snížit až na 1000 mm. Povrch takového pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter jeho povrchu musí být vizuálně kontrastní od okolí. Povrch plochy ve vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný a musí mít protiskluzné vlastnosti. [10]

Varovný pás

Varovný pás musí mít šířku 400 mm, jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a musí se výrazně vizuálně odlišovat od okolí. Musí být vnímatelný nášlapem a bílou holí. Povrch plochy ve vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný a musí mít protiskluzné vlastnosti. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. V případě umístění varovného pásu na chodníku se šířkou menší než 2400 mm (nelze vytvořit přesah na obou stranách) musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak vytvoří pouze na jedné straně. [10]

Hmatný pás

Tento pás musí mít šířku 300 – 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu se musí lišit od okolí. Povrch plochy do vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný a splňovat protiskluzné vlastnosti. [10]

Vodicí pás přechodu

Slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení vozovky. Vodicí pás přechodu musí mít šířku 550 mm a skládá se ze 2x3 nebo 2x2 pásků. Vodicí pás přechodu se zřizuje v případě je-li délka přecházení větší než 8000 mm nebo je trasa vedena v šikmém směru, případně z oblouku o poloměru menším než 12000 mm. Tento pás musí navazovat na případné signální pásy na komunikaci pro pěší. [10]

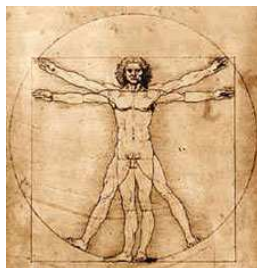
Vodicí linie s funkcí varovného pásu

Vyskytuje se na železničním nástupišti a je to zvláštní forma umělé vodicí linie, která slouží osobám se zrakovým postižením k orientaci při podélném pohybu po nástupišti a zároveň odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Tato linie musí mít šířku 400 mm a vizuálně kontrastní musí být pás šířky 150 mm. [10]

2.3 Typologické požadavky na stavby

2.3.1 Historie vzniku prostorových nároků člověka

Již před několika staletími se rozměrové proporce člověka pokusil určit Leonardo da Vinci. Zabýval se mnoha různými obory, počínaje malířstvím přes sochařství, stavitelství a v neposlední řadě to byl výborný vynálezce. Jednou z nejznámějších maleb byla skica proporce lidského těla zvaná Vitruvius.



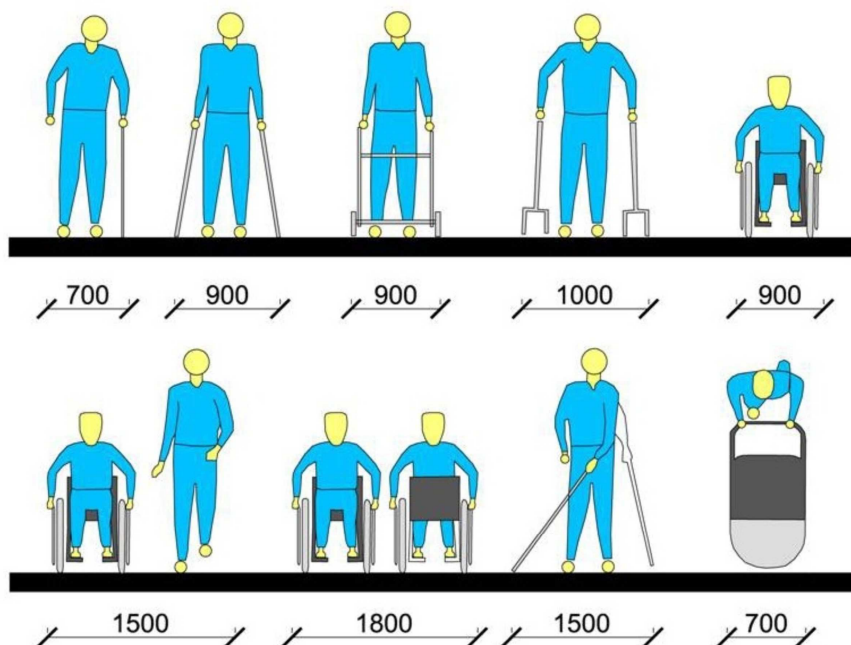
Obr.1 Vitruvius – proporce lidského těla [12]

Avšak nejpropracovanější systém, který definuje rozměrové proporce člověka a jeho prostorové nároky vytvořil architekt Le Corbusier. Za pomoci geometrie hledal dokonalou proporci. Tu pro něj představoval zlatý řez. Snažil se vymyslet univerzální proporční jednotku, která by vycházela z lidské postavy. Jeho Modulor je založen na poměrech výšky stojícího člověka a člověka se vzpaženou rukou. Při stanovení jednotlivých rozměrů vycházel Le Corbusier z výšky průměrného Evropana (1,75m).

Každý člověk se ve větší či menší míře liší od průměru. Lidé se od něj mohou odchýlovat jak postavou tak i pohybovými schopnostmi, sluchovými a zrakovými vjemy. [16]

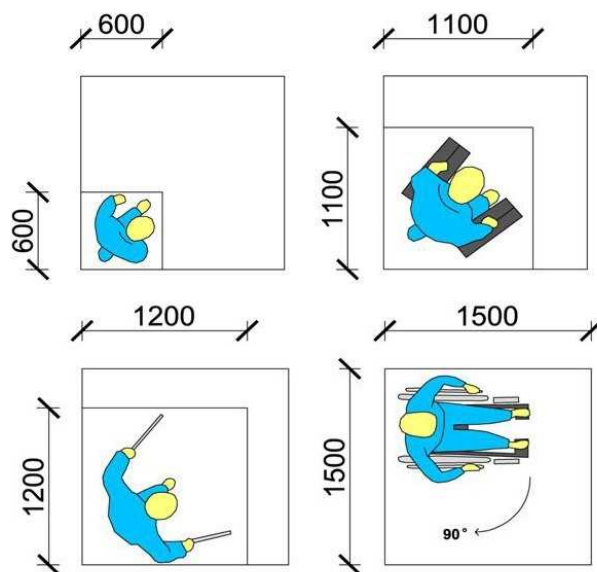
2.3.2 Požadavky na pohyb a orientaci v prostoru

Pro projektování a navrhování staveb je důležité si předem určit k jakému účelu bude stavba využívána. Není důležité vědět pouze jaký typ lidí bude objekt převážně používat ale i v jakém množství, jeho kapacita. Na základě těchto informací je třeba řádně navrhnout například šířky komunikací ať už v interiéru nebo exteriéru, volba materiálu, dispoziční uspořádání pro bezproblémové a pohodlné využívání stavby všemi osobami, kterým je stavba určena.



Obr.2 Šířkové nároky osob s omezenou schopností pohybu a orientace [16]

Nejen řešení šířkového uspořádání komunikací zajišťuje komfortní přístupnost staveb. Dalším ze základních problémů zdravotně postižených lidí jsou manipulační požadavky. Při vytváření přístupného prostředí pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musíme pracovat s většími manipulačními plochami než při navrhování ploch pro osoby bez zdravotního postižení (případně osoby nedoprovázející dítě v kočárku).



Obr.3 Manipulační plochy jednotlivých skupin uživatelů [16]

Minimální manipulační plocha pro otáčení vozíku do různých směrů (úhel větší než 180°) je kruh o průměru 1500 mm. Pro komfortní otáčení navrhuje kruh o průměru 1800 mm. Při otáčení vozíku v úhlu do 180° je obdélník o rozměrech 1200 mm x 1500 mm. [10]

3 Rozbor města Havířov

3.1 Vznik, historie a rozvoj města

Dnešní téměř stotisícový Havířov vznikl 4. prosince 1955 a patří svým počtem obyvatel k jednomu z mladších velkoměst České republiky. Původně se mělo město stát sídlištěm a noclehárnou pro zaměstnance hutních a důlních podniků v Ostravsko karvinské průmyslové oblasti. V průběhu let se však město rozrostlo a stalo rodištěm a bydlištěm dalších a dalších generací, které proměnily pouhé sídliště na místo s veškerým zázemím služeb a obchodu, kultury, vzdělanosti, školství i sportu. V roce 1990 se stal Havířov statutárním městem ČR.

Za posledních 150 letech procházelo Ostravsko složitými dynamickými procesy od původního zemědělského osídlení až k vyspělé industriální společnosti. Z téměř bezvýznamných venkovských sídel se s postupem času stávala výrazná průmyslová střediska s hojně vyskytovanými závodními osadami nazývanými kolonie. Právě tyto hornické nebo hutnické kolonie se staly základem pro vytvoření nových měst.

Nynější katastrální území Havířova bylo v minulosti osídleno převážně nesoustředěně a nic nenaznačovalo tomu, že se na tomto místě má zrodit nové město. Na přelomu 40. a 50 let velký rozvoj hutnictví, hornictví, energetiky a těžkého strojírenství vyžadoval desetitisíce nových pracovníků, pro které bylo nutno zajistit bydlení. A tak mimo jiné, v blízkosti malé železniční stanice dalo prosté Šumbarské sídliště společně s mladším vrstevníkem, který se nacházel v Dolních Bludovicích, základ budoucímu městu. Výstavba začala v prostoru, který ležel na rozhraní tří okresů. Obce Šenov, Dolní Datyně a Šumbark (okres Ostrava) ,Dolní Bludovice a Životice patřily k okresu Český Těšín a Dolní i Horní Suchá k okresu Karviná.

Z urbanistického hlediska významnou úlohu při volbě samotného území měla geografie. Předpokladem pro umisťování obytné zástavby městského typu bylo to, že plochy neměly ležet v oblasti poddolování. Při tvorbě plánů se i s výškovou zástavbou. Projekty a návrhy byly pečlivě zkoumány. Město mělo být z hlediska urbanismu dokonalé. Vzdálenost jádra obytného celku od Ostravy (15 km) se zdála být přiměřená i z hlediska dopravy do zaměstnání, která neměla trvat déle než půl hodiny.

Od roku 1951 se stavěla současně dvě sídliště (Šumbark a Dolní Bludovice). V začátcích převažovala výstavba v části Šumbarku a s příchodem tzv. proudové výstavby se začala rozšiřovat směrem na východ i západ. Do konce roku 1953 bylo předáno celkem 1 715

bytů na Šumbarku. Druhé sídliště nazývané „Horní sídliště“ se začalo budovat na katastru Dolních Bludovic. Do konce roku 1953 bylo v "horním" sídlišti předáno přes tisíc bytů. Problémem se kterým se potýkali urbanisti bylo postavit co nejrychleji největší počet bytových jednotek. Na téhle myšlence to vše bylo založeno. Problém nastal v době, kdy bytů bylo dostatek, ale docházelo k jejich znehodnocení vlivem chybějící občanské vybavenosti. Výstavba těchto objektů se už od počátku hodně opožďovala oproti výstavbě bytů. Dalším výrazným problémem byla výstavba komunikací, což značně komplikovalo život místních lidí.

Během let 1952 – 1955 byla dokončena vstupní část do budoucího centra horního sídliště včetně rozvodové sítě technické infrastruktury. Charakteristickým znakem této zástavby byla sevřenost do uzavřených domovních bloků, které svým rozložením vytvářela pravoúhlou uliční síť. Vzniklá vnitřní nádvoří byla orientována mimo městský ruch. Převládala čtyřpatrová bytová zástavba s typickými fasádami, zdobenými v duchu socialistického realismu. Na počátku roku 1955 se dostalo budování sídliště tak daleko, že 25. ledna toho roku mohl předložit odbor vnitřních věcí návrh na vytvoření samostatného města s vlastní správou, a to s okamžitou platností. A dne 4. prosince roku 1955 vzniklo město Havířov. [2]



Obr.4 Hlavní třída [14]



Obr.5 Dlouhá a Národní třída [14]

Na počátku roku 1960 se připravovala celostátní územní a správní reorganizace. V polovině roku 1960 došlo ke sloučení obcí Dolní Bludovice, Dolní Suchá, Šumbark a Životice s městem Havířov a vytvořil tak jeden územně správní celek, který měl rozlohu 2973,56 ha. Po vzniku města se ale stavební vývoj nezastavil. Rychle pokračovala především intenzivní bytová výstavba, realizovaná v několika etapách. Realizace výstavby města směřovala na východ od nynější Hlavní třídy směrem ke Stromovce. Seskupení této zástavby bylo z urbanistického hlediska již volnější a bylo účelněji využito územních ploch k sepětí

bydlení s ostatním prostředím města. V téhle fázi vývoje se dokončovala sídlištní zástavba v dolní části města.

Rozšiřování města pokračovalo devátou etapou výstavby a to na území Podlesí v prostoru Bludovického kopce. Zdejší terén byl poměrně členitý a umožňoval mnohotvárnější skladbu v plošném i výškopisném uspořádání. Zároveň byl vytvořen přechod k okrajovému území města s rozptýlenějšími sídelními formami.

Město Havířov si prošlo během krátkého časového úseku velkým populačním rozvojem. V roce 1957 byla překročena hranice 20 tisíc obyvatel. Roku 1959 ve městě bylo přes 30 tisíc obyvatel, v roce 1961 přes 50 tisíc obyvatel a o pět let později bylo dosaženo počtu přes 70 tisíc obyvatel. Tendence růstu města však postupně slábla a ustálila se. Po roce 1989 z hlediska pracovních příležitostí trvá neustále velká závislost obyvatel města na příležitostech v klíčových průmyslových závodech v blízkém okolí. [2]

3.2 Poloha a geografie města

Město Havířov se nachází na jižním okraji ostravsko - karvinské průmyslové oblasti. Leží na spojnici měst Ostrava (15 km) a Český Těšín (18 km), který leží na hranicích s Polskem. Havířov v severní části hraničí s hornickými středisky Petřvald, Orlová a Karviná, na západě s obcemi Šenov a Václavovice. [2]

Povrch území města je mírně členitý, v nadmořské výšce přibližně 260 metrů. Členitosti přispěla řeka Lučina, která protéká jihozápadní částí města a vytvořila tak rovinatou plochu s průměrnou výškou 244 m.n.m. Toto území je zatíženo záplavami. Kolem meandrů řeky Lučiny se nalézá jeden z hlavních svahů města kde průměrné převýšení činí 20 metrů. Tím je chráněna zástavba bytových domů. Podélné geografické členění města tvoří hlavní osa hřebenu města která je totožná s Hlavní a Národní třídou, dále pokračující ulicí Těšínská až směrem do Těrlicka. Dalším důležitým hřebenem je rozděleno město mezi ulicemi Karvinská a U Stromovky. Příčné členění města tvoří předěl od západu na východ, který tvoří železniční trať z Ostravy – Svinova do Českého Těšína. Okolí vlakového nádraží je jedním z nejnižších bodů Havířova. Část Šumbark je rozdělen na dvě části. Starou a novou zástavbu. Dělí je nejen časové rozmezí výstavby ale i geografická charakteristika. Mezi těmito dvěma částmi se nachází jeden z dalších hlavních svahů města s převýšením 19 m. Nejvyšší bod města se nachází na Bludovickém kopci ve výšce 347 m.n.m.

Město má vcelku mírné klimatické podmínky. Ve městě převládají větry od jihozápadu a západu. Katastrální území města má rozlohu 3 200 ha.

3.3 Struktura města a jeho členění

Katastrální území města Havířova má v současnosti rozlohu 3 207,3 ha a dělí se celkem na osm částí. Havířov – Město, Podlesí, Šumbark, Bludovice, Prostřední Suchá, Životice, Dolní Suchá a Dolní Datyně. Část Podlesí a Životice nejsou v katastru vedeny samostatně. Patří ke katastrálnímu území Bludovice.

Část města	Velikost území
Bludovice	935,3 ha
Havířov - Město	642,7 ha
Prostřední Suchá	595,6 ha
Dolní Suchá	436,6 ha
Šumbark	379,7 ha
Dolní Datyně	217,4 ha

Tab. 4 Rozloha jednotlivých částí města [2]

3.4 Dopravní infrastruktura

3.4.1 Železniční doprava

Městem Havířov je vedena územně stabilizovaná dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať Českých drah č. 321 Ostrava Svinov – Český Těšín. Na území města leží dvě vlakové stanice, které leží na této trati. Stanice s názvem Havířov a stanice Havířov - Suchá jež je osobní zastávkou. Z Havířova vedou přímé spoje do Ostravy (Kunčice, Vítkovice, Střed, Stodolní, Svinov a Hlavní nádraží), Opavy, Českého Těšína, Třince a Prahy. Přímým spojem se můžeme dostat i na Slovensko.

Ze železniční stanice Havířov jsou vedeny vlečkové koleje pro Mlýny Šenov a báňské vlečky k dolům Dukla a František.

3.4.2 Silniční doprava

Komunikace pro motorová vozidla

Základní komunikaci města tvoří silnice první třídy č. 11 celostátní dopravu vedoucí z Hradce Králové přes Žamberk, Rýmařov, Bruntál, Opavu, Ostravu, Havířov až do Českého Těšína (v Havířově prochází ulicemi Hlavní třída, Dlouhá třída, 17. listopadu a Těšínská). Další důležitou komunikací je silnice druhé třídy č. 475 s významem pro dopravu mezi kraji a okresy vedoucí směrem do Orlové a Karviné (v Havířově prochází ulicemi Orlovská, Vodní a Dělnická). Městem prochází komunikace třetí třídy č. 4735, 4744, 4745, 4746 a 47210.

Odstavné a parkovací plochy

I přesto, že Havířov je relativně mladé město, tak se potýká s problémem nedostatku parkovacích a odstavných ploch zejména v centrální části. Okrajové části jako je Šumbark prošly v nedávné době revitalizací a ty zahrnovaly také vytvoření nových parkovacích a odstavných ploch. Plochy pro parkování osobních automobilů jsou rozděleny na dvě části. 75% těchto ploch je realizováno v úrovni terénu, zbytek (25%) je garážován.

Autobusová doprava

Ve městě je rozšířena autobusová doprava. Nádraží ČSAD Havířov a.s. se nachází na ulici Těšínská v Havířově – Podlesí, odkud jsou vypravovány autobusy do všech přilehlých měst. (například Ostrava, Karviná, Orlová, Frýdek – Místek, Český Těšín, Třinec, Nošovice, Komorní Lhotka). Výpis linek se nachází v příloze č. 1. ČSAD disponuje dvaceti jedna autobusovými linkami, které propojují všechna důležitá a pracovní místa. Pod ČSAD Havířov a.s. spadá 128 zastávek městské hromadné dopravy. 117 zastávek se nachází přímo ve městě a 14 je jich využíváno i pro meziměstskou přepravu. V současnosti tato společnost vlastní 56 vozidel a z toho je 35 vozidel určených pro bezbariérové užívání. Všechna výběrová řízení pro nákup nových vozidel jsou podmíněna bezbariérovostí. Každý rok se zakoupí tři až čtyři nová vozidla, která musí splňovat všechny podmínky pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Tyto vozidla nahradí současné, které neumožňují bezbariérový přístup.

Frekvence bezbariérových spojů jednotlivých linek určuje tabulka. Na trasách, které prochází centrem města a spojují důležitá místa nebo místa s vysokým počtem obyvatel

(linka č. 402, 404, 409, 413 a 416) je mnohem větší počet bezbariérových spojů než v jiných případech. Z celkového počtu 473 spojů, které jezdí každý pracovní den je 138 spojů, které umožňují přepravu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. K největší kumulaci spojů, které umožňují přepravu těmto osobám dochází v odpoledních hodinách. Ve zbývajícím čase jsou tyto spoje rozloženy rovnoměrně.

Linka č.	směr	počet spoj.	bezb.spoj
401	Prost. Suchá, Ha - Město, ŠU - II.etapa	45	7
402	ŠU - I etapa, Ha - Město, Podlesí, Životice, Albrechtice	34	18
403	Podlesí, Ha - Město, ŠU - II.etapa, Petřvald	20	5
404	Podlesí, Ha - Město, ŠU - I.etapa	57	24
405	Prost. Suchá, Ha - Město, ŠU - II.etapa	21	7
406	Podlesí, Ha - Město, Prost. Suchá, Hor. Suchá	47	0
407	Podlesí, Ha - Město, Dolní Suchá	1	0
409	Podlesí, Ha - Město, ŠU - II.etapa	50	19
410	Podlesí, Bludovice, Dolní Datyně	16	2
411	Podlesí, Ha - Město, ŠU - II.etapa	3	3
412	Podlesí, Ha - Město, ŠU - I.etapa	5	1
413	ŠU - I.etapa, Ha - Město, Podlesí, Životice, Hor. Suchá	38	16
414	Prost. Suchá, Ha - Město, Šenov	2	0
415	Podlesí, Ha - Město, ŠU - I.etapa	9	9
416	Podlesí, Ha - Město, ŠU - II.etapa	61	24
417	ŠU - I.etapa, Ha - Město, Podlesí, Bludovice, Těrlicko	20	3
418	Ha - Město, Šenov, Bludovice	10	0
419	Ha - Město, Prost. Suchá, Dolní Suchá, ŠU - II.etapa	12	0
420	Podlesí, Životice, Těrlicko	6	0
421	Podlesí, Bludovice, Dolní Datyně, Šenov	11	0
422	Podlesí, Ha - Město, ŠU - II.etapa, ŠU - I.etapa	5	0
CELKEM		473	138

Tab. 3 Počet bezbariérových spojů z celkového počtu

3.4.3 Cyklotrasy

V Havířově se nachází dva druhy cyklostezek. Prvním jsou stezky, které jsou označeny číslem trasy, jsou spojitě a vedou například kolem míst s památkovou hodnotou. Tyto stezky se v Havířově dále dělí na regionální cyklotrasy (trasa č. 6098 Pacalůvka – Havířov –

Šumbark a trasa č. 6064 Havířov – Šimška – Horní Datyně – Vratimov) a dálkové cyklotrasy (trasa č. 56 Bohumín – Orlová – Havířov – Těrlicko – Jablunkov – Bukovec CLO) Tato cyklostezka vede až k polským hranicím. Druhým typem cyklostezek jsou trasy v současné době nespojitě a jsou vytvořeny z hlediska bezpečnosti provozu na komunikacích. Byly zřízeny při rekonstruování dopravní infrastruktury převážně v části Havířov – Město a Havířov Podlesí. V budoucnu se tyto trasy budou spojovat a vytvářet další ucelenou část cyklotras ve městě.

3.4.4 Turistické stezky

Městem prochází i turistické stezky. Trasování vede přes významná pamětihodná místa. Přes část Šumbark, Město, Podlesí, Životice a dále pokračuje do Albrechtic kde se kříží s cyklotrasou vedoucí přes Bludovice, Havířov – Podlesí a Životice.

3.5 Obyvatelstvo

Struktura obyvatelstva je jedním z nejzákladnějších pramenů demografické analýzy a pomáhá pochopit strukturu dané populace na daném území v určitou časovou jednotku.

Ke dni 31.12.2005 je evidováno 10 251 883 obyvatel v České republice. V Moravskoslezském kraji je ke dni 30.6.2005 1 251 883 obyvatel a Havířov eviduje ke dni 31.12.2010 celkem 80 985 obyvatel (0,8 % z celkového počtu obyvatel v celé české republice a 6,5% z celkového počtu obyvatel Moravskoslezském kraji). [14]

Počet obyvatel v jednotlivých částech města

Data jsou zpracována ke dni 31.12.2010

Část města	Počet obyvatel
Havířov - Město	34 591
Šumbark	21 214
Podlesí	15 071
Prostřední Suchá	5 169
Bludovice	2 619
Životice	1 182
Dolní Suchá	673
Dolní Datyně	466

Tab. 5 Počet obyvatelstva v částech města [14]

Počet obyvatel dle věku

Havířov ke dni sčítání lidu (31.3.2011) uvádí 14 269 obyvatel ve věku 0 – 14 let, 56 197 obyvatel ve věku od 15 let do 59 let a 15 386 obyvatel nad 60 let.

Počet obyvatel žijících ve městě se zdravotním postižením

Celkem ke dni 28.11.2011 je v Havířově evidováno 3631 osob se zdravotním postižením (4,8% z celkového počtu obyvatel). Z toho je 228 osob ve věku do 18 let a 3403 osob ve věku nad 18 let.

4 Analýza současného stavu

Obsahem této analýzy je zjištění současného stavu bariér v Havířově. Ve své práci jsem se zaměřila převážně na detailní zpracování tohoto rozboru. Považuji to za základ celkového problému bezbariérovosti v tomto městě, protože bez těchto informací nelze provést vhodná a dostačující opatření k odstranění překážek znesnadňující volný a svobodný pohyb všech občanů bez výjimek.

V první fázi jsem si zvolila zájmové body, které by měly být zpřístupněny i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a na to jsem navázala systém trasování. Trasy musí tvořit komplexní řetězec a propojit tyto body nejen mezi sebou ale musí zahrnout i možnost využití dopravy ať už v podobě osobní přepravy nebo využití městské hromadné dopravy tak, aby se všechny osoby mohly dostat například do svého místa bydliště. Abych vytvořila systém provázaných tras, musela jsem se zaměřit podrobně na dopravu. V této části jsou zahrnuty jednak komunikace pro pěší (jejich stav, technické parametry, materiálové řešení) včetně přechodů pro chodce a míst pro přecházení tak i nástupiště zastávek městské hromadné dopravy a jejich parametry určující zda občané mají možnost využívat bezbariérové přepravy. V další části jsem se zabývala objekty občanské vybavenosti a budovami, které slouží osobám se zdravotním postižením. To vše v rozsahu přístupu do těchto objektů.

Dle výkresové dokumentace jsem Havířov rozdělila na šest částí. Havířov - Šumbark 1. a 2. část, Havířov - Město 1. a 2. část, Havířov – Podlesí a Prostřední Suchá. Každá část je řešena zvlášť v návaznosti na ostatní.

4.1 Havířov – Šumbark 1. část

Šumbark je jednou z nejstarších částí Havířova. Díky této skutečnosti je převážná část tras bariérová. V letech 2010 a 2011 proběhla ve dvou fázích revitalizace sídliště, ale i přes to projekt a následná realizace nesplňovala všechny požadavky na bezbariérové užívání. Zejména při tvorbě nových parkovacích a odstavných ploch nebyl zřízen dostatečný počet vyhrazených stání a přístupy na parkoviště z komunikací pro pěší v mnohých případech neodpovídá požadavkům.

Komunikace pro pěší

Největším problémem v této části je povrch komunikací. Z hlediska stáří výstavby je tento stav pochopitelný. Komunikace mají v mnohých případech výškové rozdíly větší než 20 mm. Povrch je nerovný a vzniklé trhliny a praskliny vytváří vážnou bariéru. Šířky komunikací a podélné a příčné sklony ve většině případů vyhovují požadavkům.



Obr.6 Komunikace pro pěší, ul. Lidická



Obr.7 Komunikace pro pěší, ul. Anglická

Dalším závažným problémem je na náměstí TGM výškový rozdíl mezi komunikacemi pro pěší. Ten je řešený pouze schodištěm, který neodpovídá požadavkům. Aby osoby s omezenou schopností pohybu překonali tuto bariéru je nutno celé náměstí objet. Z hlediska času tuto bariéru překonají cca za 20 minut v případě zdatnosti.

Zastávky městské hromadné dopravy

Nachází se zde celkem 11 zastávek a z tohoto počtu je pouze jedna částečně bezbariérová. (viz výkres č. 09 a 10). Tato zastávka se nachází na ulici U Nádraží a byla zřízena po výstavbě obchodního řetězce Lidl v roce 2007. Ostatní zastávky jsou plně bariérové.

Největšími nedostatky je již zmíněný povrch komunikací, chybějící signální pásy a kontrastní pásy (91%). V případě zastávky č. Z10 (ul. U Nádraží) je umístěn signální pás, který je kontrastní vůči okolí a je hmatově upraven. Je zde umístěn i kontrastní pás, ten se vizuálně liší od okolí a je hmatově upraven (není potřeba) a je odsazen od nástupní hrany ve vzdálenosti 300 mm, což nevyhovuje.

Umístění označků je ve většině případů neakceptovatelné a způsobují velkou překážku zejména osobám se zrakovým postižením. Často zasahuje do vodicí linie a tvoří nebezpečnou překážku. Zaznamenala jsem nevhodné natočení označků, nevyhovující

odstupy od signálního pásu a boční odstup od nástupní hrany. Ani v jednom případě se nenachází bezbariérový obrubník pro snadný přístup do autobusu a nevyhovuje výška nástupní hrany. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 23 vstupů do objektu. Z toho je 14 nepřístupných osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a 9 částečně přístupných (viz výkres č. 08 a 11).

Nedostatek, který se vyskytuje v každé části města je označení prosklení dveří. Pro navedení osob k objektu chybí vodící linie. Dalším nedostatkem je světlá šířka hlavního křídla (v případě dvoukřídlých dveří). Minimální šířka je 900 mm a objekty měly šířky o 100 mm menší. Osoba na vozíčku projede těmito dveřmi, ale s obtížemi. Objekty postrádají alespoň jeden vstup přímo z komunikace pro pěší bez vyrovnávacích stupňů. Pro osoby se zrakovým postižením chybí označení stupnice nástupního a výstupního vyrovnávacího stupně. Jako poslední nedostatek bych uvedla parkování u těchto objektů. V případě umístění parkování chybí vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

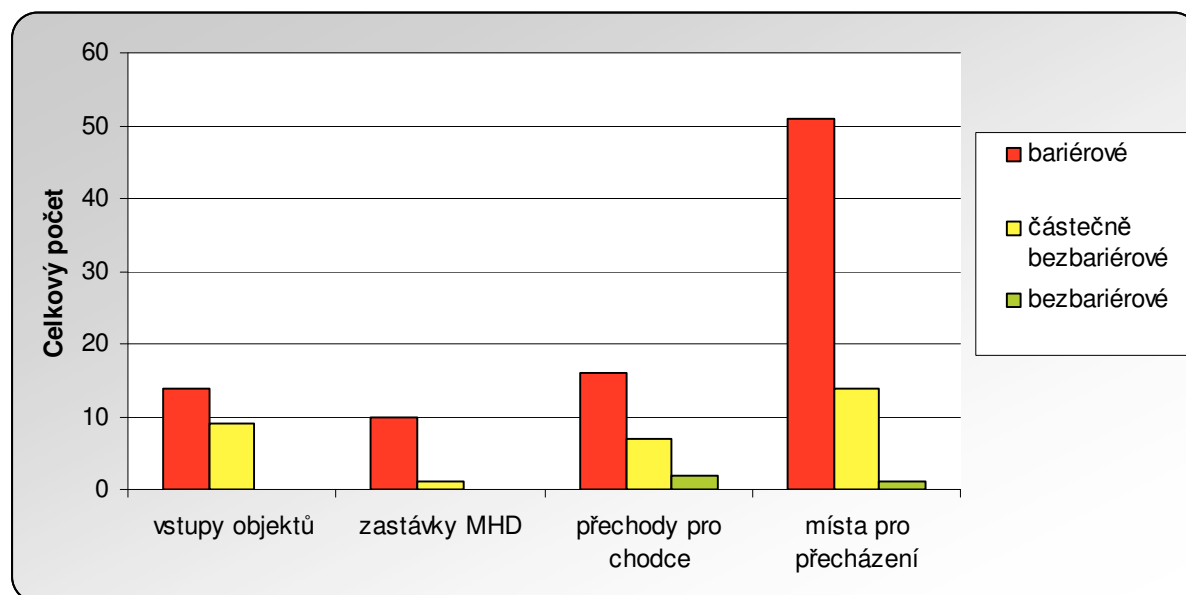
Přechody pro chodce a místa pro přecházení

V opravovaných částech se přechody a místa pro přecházení staly částečně bezbariérovými. Zbývající část je zcela nevyhovující. (viz výkres č. 09 a 12).

Bylo analyzováno celkem 25 přechodů pro chodce a z toho je 16 plně bariérových, 7 částečně bariérových a 2 bezbariérové. Největším nedostatkem jsou chybějící signální a varovné pásy. V případě, že tyto prvky jsou použity v řešení přechodu, tak nevyhovuje délka jejich směrového vedení (min 1500 mm a u změn dokončených staveb v odůvodněných případech se tato hodnota může snížit až na 1000 mm). V dalším případě uvedu výškový rozdíl mezi komunikací pro pěší a pro motorová vozidla. Ta převyšuje hodnotu 20 mm.

V případě míst pro přecházení jich bylo sledováno 66 celkem. 51 je plně bariérových, 14 částečně a pouze 1 je řešený jako bezbariérový. Nachází se zde stejné nedostatky jako v případě přechodů pro chodce.

Grafické zhodnocení



Graf č.1 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Šumbark 1.

4.2 Havířov – Šumbark 2. část

Šumbark II. etapa je postavena později než předchozí část. Byla realizována během krátkého časového úseku a zástavbu tvoří panelové domy. Po celkové rekonstrukci během roků 1998-2002 a následně 2006 se zmírnily následky rychlé výstavby a problém parkovacích a odstavných ploch už nebyl tak hrozivý.

Komunikace pro pěší

I v této části je důležitým problémem povrch komunikací. Chodníky mají v 65% výškové rozdíly větší než 20 mm. V některých místech šířka komunikace je nedostačující (menší než 1500 mm). Podélné a příčné sklony ve většinou vyhovují požadavkům. Jediným problémem je sklon předělu mezi „Starým“ a „Novým“ Šumbarkem. Mezi těmito místy se nachází jeden z hlavních svahů a výškový rozdíl činí 19 m. Podélný sklon je 5,3% na délce 362 m. Komunikace pro chodce nemá zřízené odpočívadla. Kritérium zřízení těchto opatření je podélný sklon 5% na délce maximálně 200 m.



Obr.8 Komunikace pro pěší, ul. Okružní



Obr.9 Komunikace pro pěší, ul. Hřbitovní

Zastávky městské hromadné dopravy

V této části se nachází celkem 6 zastávek a z tohoto počtu jsou čtyři bariérové a dvě částečně bezbariérové. (viz výkres č. 14 a 15). Přístup k těmto zastávkám je vytvořen pomocí ramp.

Autobusové zastávky jsou rozděleny na dvě (dva směry jízdy). V případě částečně bezbariérových zastávek jsou v jedné části nástupní plochy upraveny a projeví se snaha o bezbariérovost, ale druhá strana je zcela a naprosto zanedbaná ve všech ohledech. V případech bariérových zastávek chybí signální pásy (66%) a kontrastní pásy (100%). Pokud jsou umístěny signální pásy tak nenavazují na vodící linii.

Tak jako v předchozím případě umístění označků je zcela nevyhovující. Zasahuje do vodící linie a tvoří nebezpečnou překážku, nevyhovující odstupy od signálního pásu a boční odstup od nástupní hrany. Umístění přístřešku je často nevhodné a jsou přerušeny přirozené vodící linie v délce větší než 8000 mm. Tento nedostatek by byl akceptovatelný v případě umístění umělé vodící linie, která ovšem chybí. Ani v jednom případě se nenachází bezbariérový obrubník pro snadný přístup do autobusu. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 13 vstupů do objektu. Z toho je 6 nepřístupných osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a 7 částečně přístupných (viz výkres č. 13 a 16).

V mnoha případech se vyskytuje problém přístupu do objektu z hlediska chybějící komunikace pro pěší. Lidé se do objektů dostávají přes plochy parkovacích a odstavných ploch.

Nevhodné označení prosklených dveří. Pro navedení osob k objektu chybí vodící linie. Dalším nedostatkem je šířka otvoru vstupu do objektu. Minimální šířka je 1250 mm. U dveřních křídel na straně opačné než jsou závěsy, chybí vodorovná madla ve výšce 800 – 900 mm. Objekty postrádají alespoň jeden vstup přímo z komunikace pro pěší bez vyrovnávacích stupňů. Pro osoby se zrakovým postižením chybí označení stupnice nástupního a výstupního vyrovnávacího stupně. V případě umístění parkování chybí vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

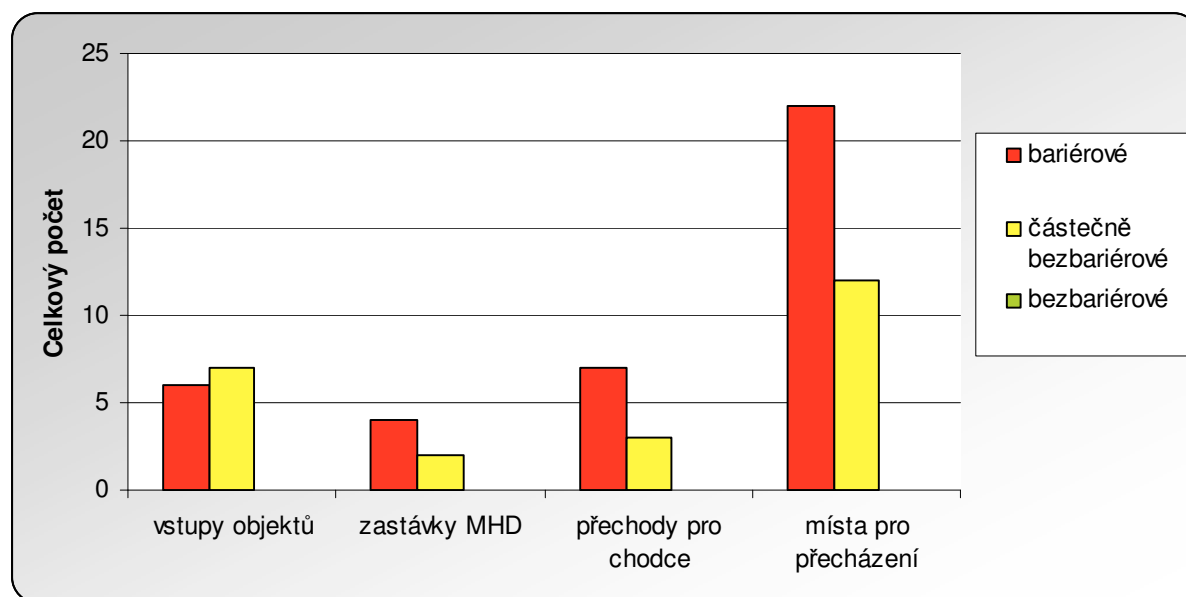
Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Bylo analyzováno celkem 10 přechodů pro chodce a z toho je 7 plně bariérových a 3 částečně bariérové (viz výkres č. 14 a 17).

Velkým nedostatkem jsou chybějící signální a varovné pásy. V případě, že tyto prvky jsou použity v řešení přechodu, tak nevyhovuje délka jejich směrového vedení (min 1500 mm a u změn dokončených staveb v odůvodněných případech se tato hodnota může snížit až na 1000 mm), chybí návaznost na vodící linie a volba nevhodného materiálu – chybí kontrast vzhledem k okolí. Dalším problémem je výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší, který přesahuje hodnotu 20 mm (to platí i pro místa pro přecházení).

V případě míst pro přecházení jich bylo sledováno 34 celkem. 22 je plně bariérových a 12 částečně bezbariérových. Povrch komunikací pro místa pro přecházení je v zcela nevyhovujícím stavu. Chybí varovné pásy (částečně) i signální pásy (částečně) s odsazením od varovného pásu. Pokud je varovný pás umístěn, tak ne v celé délce místa pro přecházení. V některých případech chybí rovinný povrch ve vzdálenosti 250 mm od varovného pásu.

Grafické zhodnocení



Graf č.2 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Šumbark 2.

4.3 Havířov – Město 1. část

Komunikace pro pěší

Město a jeho části v nedávné době prošly rekonstrukcí. Byl vyměněn povrch komunikací jednak pro pěší i pro motorová vozidla, takže povrch komunikací ve velké míře nezpůsobují překážky osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Chybí vodicí linie.

Kritickým místem ovšem zůstává Hlavní třída směrem od vlakového nádraží po světelnou křižovatku před vstupem do města. (viz výkres č. 18). Šířka komunikace je vyhovující, ale povrch je nerovný, neupravený a všechny přechody a místa pro přecházení v této části neodpovídají požadavkům na bezbariérovost. Dalším problémem je vodicí linie a podélný sklon, který je dán převýšením 28 m na délce 500 m. Sklon je 5,6%. V ostatních případech podélné a příčné sklony komunikací pro pěší vyhovují požadavkům. Komunikace pro chodce nemá zřízené odpočívadla.

Uvedla bych ještě jeden nedostatek, který se hojně vyskytoval na ulici Karvinská, kde je zřízena cyklostezka, která je řádně oddělena od chodníku hmatným pásem vyhovující šířky. Ovšem tento hmatný pás je považován jako vodicí linie což je nepřípustné.



Obr.10 Komunikace pro pěší, ul. Hl. třída



Obr.11 Komunikace pro pěší, ul. U koupaliště

Zastávky městské hromadné dopravy

V této části se nachází celkem 9 zastávek a z tohoto počtu jsou dvě bariérové a sedm částečně bezbariérových. (viz výkres č. 19 a 20). V tomto případě není s označnický takový problém jako v předchozích případech. Většinou je zde vidět snaha o bezbariérovost. Jsou zde vytvořeny signální pásy i kontrastní, ovšem z nevhodného materiálu (chybějící kontrast, hmatné případně nehmátne úpravy) kontrastní pás není v délce celé zastávky a je ve špatném šířkovém provedení. Ani v jednom případě se nenachází bezbariérový obrubník pro snadný přístup do autobusu. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Zcela nevyhovující je zastávka u železniční stanice. Povrch pochozí plochy zastávky je velice nerovný, zcela chybí signální i kontrastní pás. Setkáme se zde s nevhodným umístěním přístřešku.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 26 vstupů do objektu. Z toho je 11 nepřístupných, 14 částečně přístupných a 1 je bezbariérový (viz výkres č. 18 a 21).

Objektům chybí alespoň jeden vstup bez vyrovnávacích stupňů. Často to bývá řešeno rampami. Ty mají vyhovující sklon avšak chybí jim madla na obou stranách ve výšce 900 mm s přesahem o 150 mm od začátku a konce rampy a nevyhovují šířky ramp (minimálně 1500 mm). V místě vyrovnávacích stupňů také chybí oboustranná madla a označení stupnice nástupního a vstupního schodišťového stupně. Tak jako v ostatních případech je i zde problémem řádně označit prosklené dveře. V případě umístění parkování chybí vyhrazená

stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

Kritickým místem je vlakové nádraží. Přístup do objektu je pomocí schodiště a rampy. Rampa má šířku 1200 mm což je nevyhovující. Není zde žádné akustické navádění pro osoby se zrakovým postižením. Uvnitř objektu není ani jedna přepážka (pokladna) řešena bezbariérově. Přístup na nástupiště je zajištěn pouze pomocí schodiště, které nemá označené stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně. Chybí zde výtah. Osoby na vozíku jsou dopravovány na nástupiště v úrovni kolejí za pomoci zaměstnance Českých drah. Na nástupišti zcela chybí vodící linie s funkcí varovného pásu. Vzhledem k tomu, že město se rozhodlo rekonstruovat v brzké době vlakové nádraží a má už vytvořenou dokumentaci, jsem se dále podrobněji touto stavbou nezabývala.

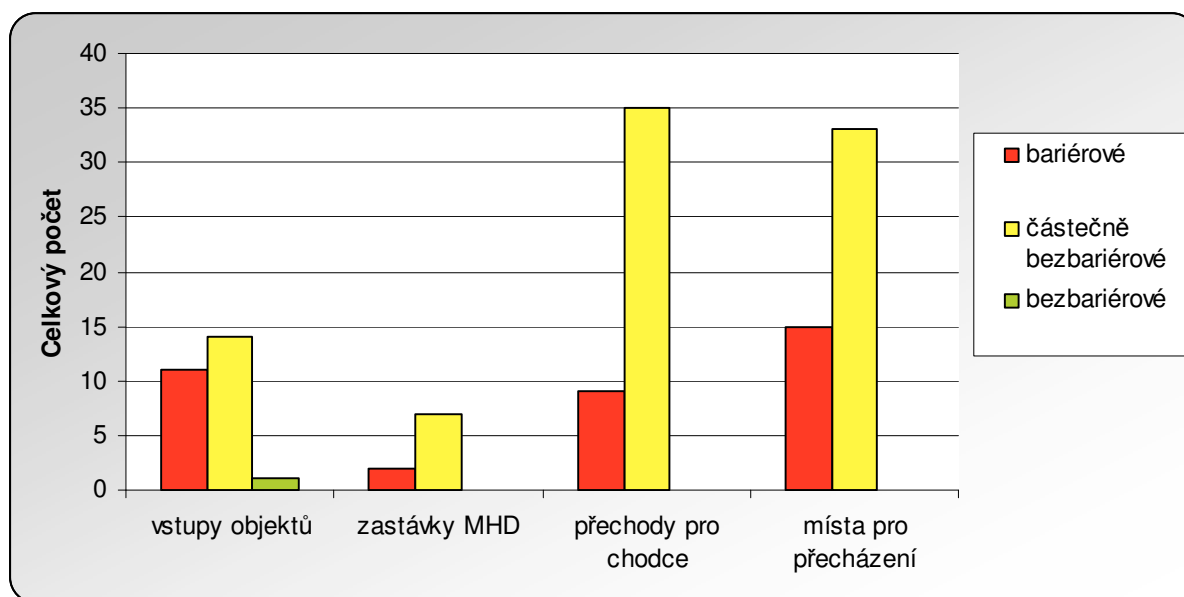
Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Zkoumala jsem se celkem 44 přechodů pro chodce. Z toho je 9 plně bariérových a 35 částečně bariérových (viz výkres č. 19 a 22).

V mnoha případech je část přechodu na jedné straně komunikace pro motorová vozidla upravena bezbariérově a druhá část zcela vůbec. S těmito případy se setkáme na ulici Na nábreží. Neposlední chybou je volba nevhodných materiálů signální a varovných pásů. V případě, že tyto prvky jsou použity v řešení přechodu, tak chybí návaznost na vodící pás i na vodící linii. Dalším problémem je varovný pás, který není po celé délce přístupu na komunikaci pro motorová vozidla s mezním výškovým rozdílem 80 mm mezi touto komunikací a chodníkem. Vzhledem k tomu, že touto částí prochází hlavní dopravní tahy, tak jsou přechody rozděleny ostrůvky. Tyto ostrůvky nemají dostatečnou šířku vzhledem k tomu, že byly zřízeny dodatečně. Ostrůvek má mít šířku minimálně 2500 mm (100 mm obrubník, 400 mm varovný pás, délka signálního pásu je 1500 mm, a opět varovný pás a obrubník).

Míst pro přecházení bylo sledováno celkem 48, z toho je 15 plně bariérových a 33 částečně bezbariérových. Povrch komunikací pro místa pro přecházení je nevyhovující. Zcela chybějící signální pásy a nevhodně napojeny na varovné pásy (chybějící odsazením signálního pásu od varovného). Poslední chybou je výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší, který přesahuje hodnotu 20 mm.

Grafické zhodnocení



Graf č.3 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Město 1.

4.4 Havířov – Město 2. část

Komunikace pro pěší

Stejně jako v první části komunikace byly rekonstruovány. Ovšem ne v už v takové míře. To dokumentuje výkres č. 23. Jsou zde stejné problémy jako v předchozím bodě (hmatný pás považován jako vodící linie a v některých místech je nevyhovující vodící linie a povrch komunikací).



Obr.12 Komunikace pro pěší, ul. Mánesova



Obr.13 Komunikace pro pěší, ul. Na nábreží

Zastávky městské hromadné dopravy

V této části se nachází celkem 16 zastávek a z tohoto počtu je 12 bariérových a 4 částečně bezbariérové. (viz výkres č. 24 a 25). Oproti předchozímu případu je většina bariérových. Chybí zde signální pásy (56%) a v případě umístění tohoto prvku chybí jeho návaznost na vodicí linii. Chybí kontrastní pásy (93%). Jsou – li kontrastní pásy vytvořeny pak je problémem volba špatného materiálu (nevzniká kontrast mezi pásem a zbývajícím nástupní plochou) nebo špatná šířka kontrastního pásu. Nenachází se zde bezbariérové obrubníky pro snadný přístup do autobusu osobami s omezenou schopností pohybu. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 24 vstupů do objektu. Z toho jsou 4 nepřístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, 18 částečně přístupných a 2 jsou bezbariérové (viz výkres č. 23 a 26).

Budovám chybí alespoň jeden vstup bez vyrovnávacích stupňů z komunikace pro pěší. Vyrovnávací stupně jsou doplněny rampami ale jsou zatížené stejnou chybou jako v předchozím bodě (mají vyhovující sklon avšak chybí jim madla na obou stranách ve výšce 900 mm s přesahem o 150 mm od začátku a konce rampy a nevyhovují šířky ramp). V místě vyrovnávacích stupňů také chybí oboustranná madla a označení stupnice nástupního a vstupního schodišťového stupně. V případě umístění parkování chybí vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Nemocnice s poliklinikou není vybavena akustickou signalizací pro navádění osob se zrakovým postižením. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

Přechody pro chodce a místa pro přecházení

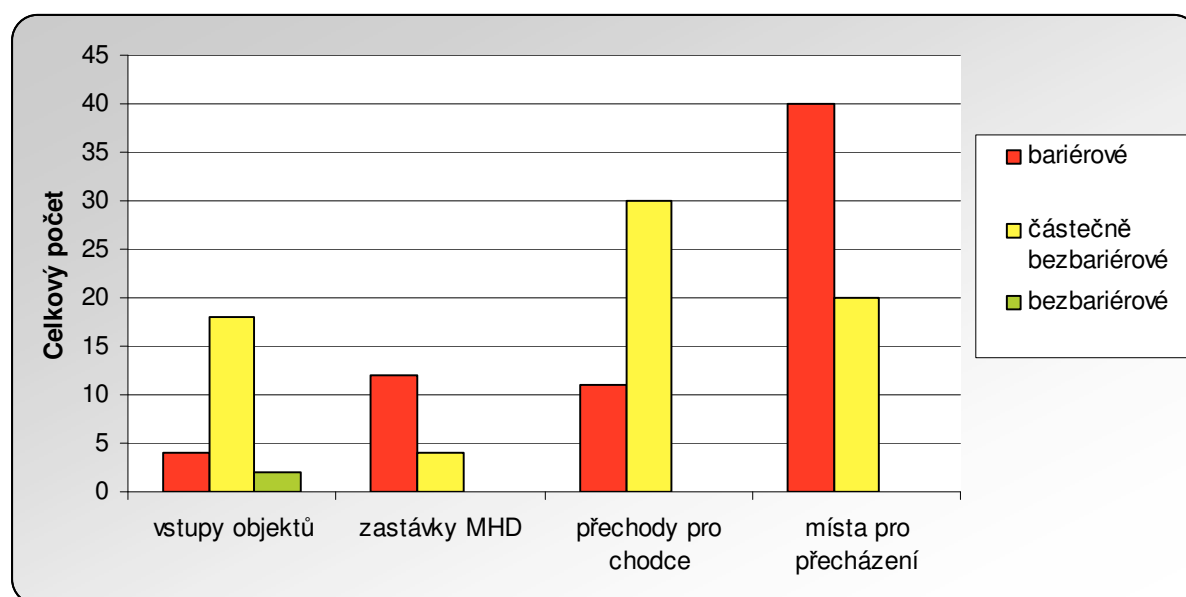
Zabývala jsem se celkem 44 přechody pro chodce. Z toho je 11 plně bariérových, 30 částečně bariérových a 3 bezbariérové. (viz výkres č. 24 a 27).

I v tomto případě jsou na hlavních komunikacích pro motorová vozidla rozděleny přechody pro chodce ostrůvky. Tyto ostrůvky nemají dostatečnou šířku vzhledem k tomu, že byly zřízeny dodatečně. Ostrůvek má mít šířku minimálně 2500 mm. V případě, že ostrůvek není zřízen, délka přechodu je poměrně dlouhá a je nutno zřídit vodicí pásy přechodu (například se umisťují, pokud je trasa delší než 8000 mm). Další uváděnou chybou je volba nevhodných materiálů signálních a varovných pásů. V případě, že tyto prvky jsou použity, tak chybí návaznost na vodicí linii. Dalším problémem je varovný pás, který není po celé délce přístupu

na komunikaci pro motorová vozidla s mezním výškovým rozdílem 80 mm mezi touto komunikací a chodníkem.

Místa pro přecházení bylo zkoumáno celkem 60, z toho je 40 plně bariérových a 20 částečně bezbariérových. Povrch komunikací pro místa pro přecházení je nevyhovující. Zcela chybějící signální pásy a nevhodně napojeny na varovné pásy (chybějící odsazením signálního pásu od varovného). Dalším nedostatkem je výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší, který přesahuje hodnotu 20 mm.

Grafické zhodnocení



Graf č.4 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Město 2.

4.5 Havířov – Podlesí

Komunikace pro pěší

Podlesí je rozděleno na dvě části z hlediska analýzy tras. Na trasy, které jsou nevyhovující svým povrchem (nerovnosti, praskliny, výškový rozdíl je větší než 20 mm), případně šířkami a na část, kde povrch je v dobrém stavu, ale chybí vodící linie, která je zaměněna s hmatným pásem. Rozměrové parametry komunikace pro pěší jsou ve většině případů v pořádku, podélné a příčné sklony vyhovují požadavkům. Umístění tras a jejich analýza jsou uvedeny na výkrese č. 28.



*Obr.14 Komunikace pro pěší,
ul. Dlouhá třída*



Obr.15 Komunikace pro pěší, ul. Okrajová

Zastávky městské hromadné dopravy

V této části se nachází celkem 7 zastávek. Z tohoto počtu jsou tři bariérové a čtyři částečně bezbariérové. (viz výkres č. 29 a 30). Základním problémem je povrch pochozích ploch nástupišť (nerovnosti, praskliny, trhliny). Chybí signální pásy (57%) a v případě umístění tohoto prvku nenavazuje na vodicí linii. Chybějící kontrastní pásy (100%). V této části se nachází i přerušení vodicí linie na délku větší než 8000 mm, která není doplněna umělou vodicí linií. Dalším problémem je umístění označků nedostačující odstup od signálního pásu, případně je umístěn přímo v signálním pásu). Nevhodně umístěné jsou také přístřešky a výška nástupní hrany a obrubník neodpovídá požadavkům na bezbariérové užívání. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 23 vstupů do objektu. Z toho je 9 nepřístupných osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a 14 částečně přístupných (viz výkres č. 28 a 31).

V případě umístění parkování chybí vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Objektům chybí alespoň jeden vstup bez vyrovnávacích stupňů. V místě vyrovnávacích stupňů chybí oboustranná madla a označení stupnice nástupního a vstupního schodišťového stupně. Důležitým problémem je nevhodné označení prosklených dveří. A nedostačující šířka hlavního dveřního křídla v případě dvoukřídlých dveří (minimálně 900 mm). Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

Důležitým místem je autobusové nádraží. Do objektu vedou vyrovnávací stupně, které nejsou označeny, po obou stranách jsou madla a výškový rozdíl řeší rampa šířky 1200 mm

s madly (nevyhovuje požadavkům na užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace). Akustické navádění osob se zrakovým postižením chybí.

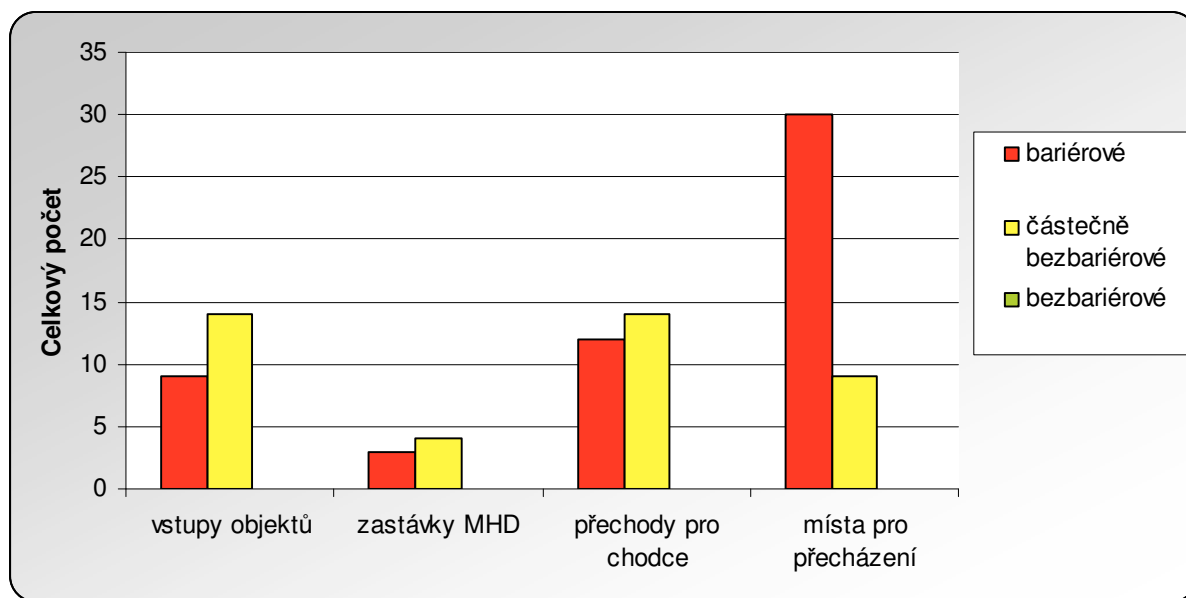
Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Zabývala jsem se celkem 26 přechody pro chodce. Z toho je 12 plně bariérových a 14 částečně bariérových (viz výkres č. 29 a 32).

V dosti případech je část přechodu na jedné straně komunikace pro motorová vozidla upravena bezbariérově a druhá část zcela neodpovídá požadavkům. Dalším problémem jsou chybějící signální pásy a v případě vytvoření tohoto pásu chybí jeho návaznost na vodicí linii. Další chybou je varovný pás, který není zřízen. Výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pěší je větší než 20 mm.

Míst pro přecházení bylo sledováno celkem 39, z toho je 30 plně bariérových a 9 částečně bezbariérových. Povrch komunikací pro místa pro přecházení je nevyhovující. Zcela chybějící signální pásy a nevhodně napojeny na varovné pásy (chybějící odsazením signálního pásu od varovného). Další chybou je výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší, který přesahuje hodnotu 20 mm.

Grafické zhodnocení



Graf č.5 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Podlesí

4.6 Havířov – Prostřední Suchá

Komunikace pro pěší

Prostředí Suchá část kde je důležitá obchodní zóna. Z města je trasa bariérová z hlediska šířky komunikace pro pěší a povrchu. Ve zbývajících částech zejména ul. Kapitána Jasioka neodpovídá požadavkům na bezbariérovost. Šířky komunikací jsou velice malé, povrch je nerovný s trhlinami a prasklinami. Jsou vytvořeny bariéry v podobě výškových rozdílů větších než 20 mm. Z hlediska podélných a příčných sklonů chodníky vyhovují. Řetězec tras je uveden na výkrese č. 33.



Obr.16 Komunikace pro pěší, ul. Kpt.Jasioka



Obr.17 Komunikace pro pěší, ul. U hřiště

Zastávky městské hromadné dopravy

V této části se nachází celkem 7 zastávek a všechny jsou bariérové (viz výkres č. 34 a 35). Tak jako v předchozích případech je jedním z největších problémů povrch pochozích ploch nástupišť (nerovnosti, praskliny, trhliny). Dalším nedostatkem je, že v jedné části nástupních ploch je umístěn alespoň přístřešek a označnický ale na druhé straně komunikace pro motorová vozidla je zastávka mnohdy neoznačena. Chybí označnický i vodorovné dopravní značení. Nevhodně umístěné jsou také přístřešky a výška nástupní hrany a obrubník neodpovídá požadavkům na bezbariérové užívání. Podrobnější informace naleznete v příloze č. 3.

Vstupy do objektů

Bylo řešeno celkem 12 vstupů do objektu. Z toho je 5 nepřístupných osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a 7 částečně přístupných (viz výkres č. 33 a 36).

V případě umístění parkování chybí nebo jsou v nedostatečném počtu zřízena vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Objektům chybí alespoň jeden vstup bez vyrovnávacích stupňů. V místě vyrovnávacích stupňů chybí oboustranná madla a označení stupnice nástupního a vstupního schodišťového stupně. Nedostačující šířka hlavního dveřního křídla v případě dvoukřídlých dveří (minimálně 900 mm), nevyhovující manipulační plochy před vstupem do objektu. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 2.

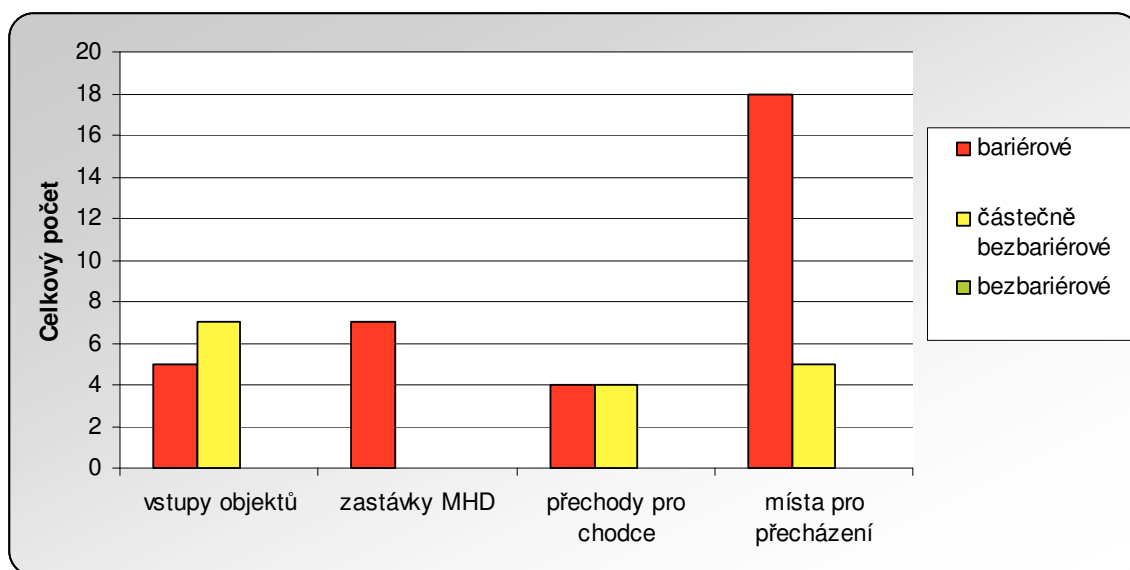
Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Zabývala jsem se celkem 8 přechody pro chodce. Z toho jsou 4 plně bariérové a 4 částečně bezbariérové (viz výkres č. 34 a 37).

V mnoha případech jsou přechody i místa pro přecházení naprosto nevyhovující a to převážně na ulici Kapitána Jasioka. Zcela chybí signální i varovné pásy, výška hrany mezi komunikací pro motorová vozidla a chodník přesahuje hodnotu 20 mm. Směrové vedení je nepřesné, povrch pochozích ploch je v katastrofálním stavu. Ve zbývajících částech jsou umístěny varovné i signální pásy, ale nevyhovuje délka směrového vedení.

Míst pro přecházení bylo sledováno celkem 23, z toho je 18 plně bariérových a 5 částečně bezbariérových. Povrch komunikací pro místa pro přecházení je nevyhovující. Zcela chybějící signální pásy a varovné pásy. Další chybou je výškový rozdíl mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší, který přesahuje hodnotu 20 mm.

Grafické zhodnocení



Graf č.6 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Prostřední Suchá

5 Navrhovaný stav – orientační propočet

Chyby a vady ve městě Havířov jsou podrobně rozebrány v bodě č. 4 Analýza současného stavu. Z toho jednoznačně vychází jakými nedostatky jsou trasy a přístupy do objektů zatíženy. Pro uvedení těchto řetězců do stavu umožňující osobám s omezenou schopností pohybu a orientace plně využívat všech objektů bez problému přístupu k nim, je třeba odstranit všechny chyby.

Pro přehled financí potřebným ke zpřístupnění města uvádím orientační propočet k jednotlivým částem města (podrobněji viz příloha č. 4).

V jednotkové ceně plně bariérových komunikací na 1 m je uvedeno odstranění současného povrchu komunikací pro pěší, výměna za novou dlažbu, úprava podkladních vrstev, doplnění vhodnou vodicí linií, nakládání s odpady a jejich uskladnění. V ceně pro komunikace s označení částečně bezbariérové je zahrnuto doplnění vhodnou vodicí linií a menší úpravy povrchu komunikací (lokální praskliny a nerovnosti), nakládání s odpady a jejich uskladnění.

V ceně autobusové zastávky (plně bariérové) je zahrnuta úprava komunikace pro motorová vozidla, vodorovné dopravní značení, osazení bezbariérového obrubníku, výměna povrchové úpravy asfaltového zálivu za betonovou, upravení komunikace pro pěší – změna umístění označníku (případně doplnění), doplnění o kontrastní pás a signální pás. V případě částečně bariérových je cena založena na doplnění zastávky kontrastním a signálním pásem a vhodném umístění označníku.

Přechody pro chodce plně bariérové – v jednotkové ceně je zahrnuto snížení obrub na maximální výškový rozdíl 20 mm mezi komunikací pro pěší a motorová vozidla, doplnění o varovný a signální pás a vodorovné dopravní značení. Částečně bezbariérové, úprava varovných a signálních pásů, vodorovné dopravní značení.

Místa pro přecházení plně bariérové – v ceně je započítáno snížení obrub na maximální výškový rozdíl 20 mm mezi komunikací pro pěší a motorová vozidla, doplnění o varovný a signální pás. Částečně bezbariérové, úprava varovných a signálních pásů.

V jednotkové ceně vstupů do objektu s označení bariérové je zahrnuto označení prosklení dveří, kontrastní značení stupnic nástupního a výstupních schodišťového stupně, doplnění madly, vybavení vstupu rampou včetně všech jejich částí potřebným pro splnění požadavků na bezbariérovost. V případě označení částečně bezbariérový je v ceně zahrnuto označení stupnic, doplnění vyrovnávacích stupňů a schodišť madly, vhodné označení prosklení dveří, případně další menší úpravy.

5.1 Orientační propočty v jednotlivých částech města

Havířov – Šumbark část 1.

Komunikace pro pěší	7.704.050,- Kč
Zastávky MHD	4.700.000,- Kč
Přechody pro chodce	2.715.000,- Kč
Místa pro přecházení	7.050.000,- Kč
Vstupy do objektů	1.950.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	24.119.050,- Kč

Havířov – Šumbark část 2.

Komunikace pro pěší	6.052.000,- Kč
Zastávky MHD	2.200.000,- Kč
Přechody pro chodce	1.185.000,- Kč
Místa pro přecházení	3.220.000,- Kč
Vstupy do objektů	930.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	13.587.000,- Kč

Havířov – Město část 1.

Komunikace pro pěší	5.387.400,- Kč
Zastávky MHD	2.300.000,- Kč
Přechody pro chodce	2.925.000,- Kč
Místa pro přecházení	2.940.000,- Kč
Vstupy do objektů	1.740.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	15.292.400,- Kč

Havířov – Město část 2.

Komunikace pro pěší	3.908.300,- Kč
Zastávky MHD	6.200.000,- Kč
Přechody pro chodce	3.000.000,- Kč
Místa pro přecházení	5.800.000,- Kč
Vstupy do objektů	1.020.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	19.928.300,- Kč

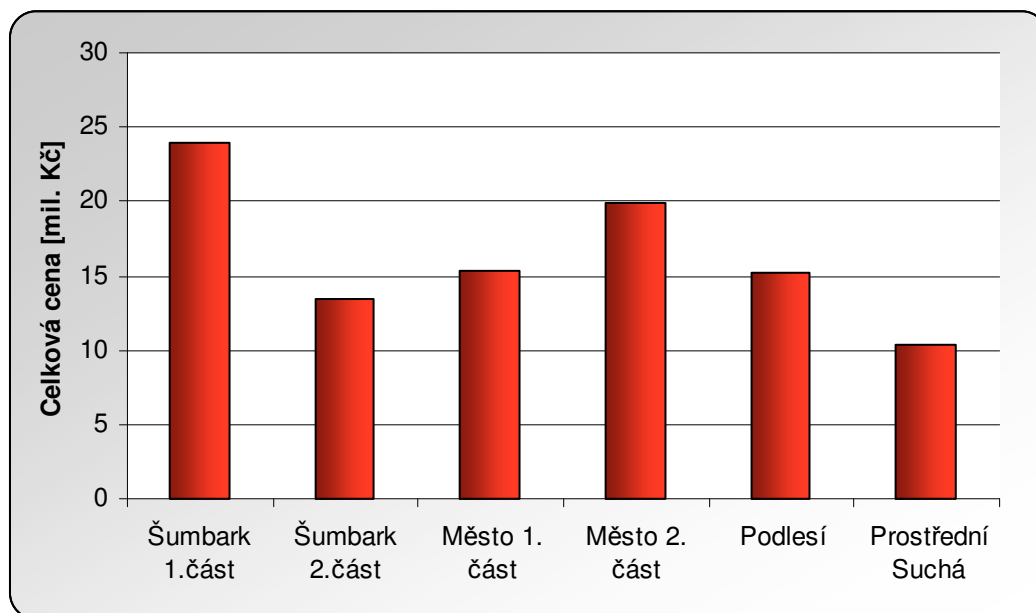
Havířov – Podlesí

Komunikace pro pěší	5.004.300,- Kč
Zastávky MHD	2.150.000,- Kč
Přechody pro chodce	2.430.000,- Kč
Místa pro přecházení	4.170.000,- Kč
Vstupy do objektů	1.500.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	15.254.300,- Kč

Havířov – Prostřední Suchá

Komunikace pro pěší	3.046.250,- Kč
Zastávky MHD	3.150.000,- Kč
Přechody pro chodce	780.000,- Kč
Místa pro přecházení	2.490.000,- Kč
Vstupy do objektů	810.000,- Kč
<hr/>	
Celková cena	10.276.250,- Kč

5.2 Srovnání cen v jednotlivých částech města



Graf č.7 – Zhodnocení celkových cen v jednotlivých částech města

6 Financování

Pokud budou splněny všechny požadavky pro zpracování dokumentace dle Národního rozvojového programu mobility pro všechny je možno získat dotace z různých rezortů a institucí podílejících se na financování těchto projektů. Financování programu mobility je zajištěno Vládním plánem financování. Financování jednotlivých projektů probíhá dle pravidel dotačních podprogramů jednotlivých rezortů.

6.1 Rozdělení dílčích projektů z hlediska financování

Bezbariérové úpravy plně hrazené z rozpočtů příslušných institucí

Jedná se převážně o objekty ve vlastnictví daných institucí. Spadají sem například Ústřední orgány státní správy, Úřady práce, Městská pracoviště České správy sociálního zabezpečení, Soudy, Služebny policie ČR, Pošty.

Bezbariérové úpravy financované podílově z rozpočtů příslušných institucí

Do této kategorie jsou zařazeny budovy jako jsou školy a školská a sportovní zařízení, muzea, galerie, divadla, kina, zařízení sociálních služeb, zdravotnická zařízení, radnice (městské a obecní úřady), domy s pečovatelskou službou.

Dále do této kategorie spadá zpřístupňování dopravy. Jednak to je obnova vozového parku MHD, vybavení dopravních prostředků MHD informačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace, zpřístupňování pěších tras (komunikace pro pěší včetně přechodů pro chodce a míst pro přecházení), odstraňování bariér stavebního charakteru v MHD (autobusové zálivy).

7 Orientační rozpočet vybraných investičních akcí

V jednotkových cenách je zahrnut materiál, práce (například pokládka), nakládání s materiálem, jeho odvoz/dovoz a uskladnění. V případě dlažby je cena rozdělena zvlášť na materiál a zvlášť na práci. Při těchto rekonstrukcích je nutno zřízení dočasného dopravního značení. V rozpočtech je uvedena cena za kompletaci.

S ohledem na možnost nepředvídatelných problémů v souvislosti realizace rekonstrukce vybraných akcí jsem stanovila sazbu rezervy na 10%.

Podrobnější informace k rozpočtu jsou uvedeny v příloze č. 5 diplomové práce.

7.1 Rozpočet – autobusová zastávka MHD

Jedná se o zastávku městské hromadné dopravy na ulici Lidická v Havířově – Šumbarku. Podrobnější informace o rozpočtu naleznete v příloze č.5.

V případě rekonstrukce autobusové zastávky je nutno odstranit povrchovou úpravu zálivu (asfalt) a vytvořit nový betonový povrch a osadit záliv bezbariérovým obrubníkem. Na komunikaci pro pěší je nutno odstranit stávající nevyhovující asfaltový povrch, položit zámkovou dlažbu, vytvořit signální a kontrastní pás a rozšířit komunikaci v okolí přístřešku z důvodu plynulého pohybu osobám se zrakovým postižením (plnohodnotná vodící linie).

Oprava vozovky včetně podkladu

Jedná se o opravu vozovky na rozhraní s autobusovým zálivem	74.591,- Kč
DPH 20 %	14.918,- Kč

Oprava komunikace pro pěší

Veškeré potřebné úpravy na komunikaci pro pěší	130. 761,- Kč
DPH 20 %	26.152,- Kč

Oprava autobusového zálivu

Veškeré potřebné úpravy autobusového zálivu	200. 769,- Kč
DPH 20 %	40.154,- Kč

Přechodné dopravní značení

Jedná se o instalaci přechodného dopravního značení	10.000,- Kč
DPH 20 %	2.000,- Kč

Celková cena

Celková cena rekonstrukce bez DPH a bez rezervy	416.122,- Kč
---	---------------------

Rezerva

10 % z celkové ceny stavebních prací a úprav bez DPH	41.612,- Kč
--	-------------

DPH

20 % DPH včetně rezervy	91.547,- Kč
-------------------------	-------------

Celková cena

Celková cena rekonstrukce včetně DPH	549.281,- Kč
--------------------------------------	---------------------

7.2 Rozpočet – místo pro přecházení

Jedná se o místo pro přecházení na ulici Hlavní třída a Vančurova v Havířově – Městě. Podrobnější informace o rozpočtu naleznete v příloze č.5.

V případě rekonstrukce místa pro přecházení není potřeba velkých úprav. Je důležité odstranit část současné dlažby. Vyměnit a rozšířit varovný pás místa pro přecházení a doplnit jej signálním pásem s odsazením od varovného.

Oprava komunikace pro pěší

Veškeré potřebné úpravy na komunikaci pro pěší	20.988,- Kč
--	-------------

DPH 20 %	4.198,- Kč
----------	------------

Přechodné dopravní značení

Jedná se o instalaci přechodného dopravního značení	5.500,- Kč
---	------------

DPH 20 %	1.100,- Kč
----------	------------

Celková cena

Celková cena rekonstrukce bez DPH a bez rezervy	26.488,- Kč
---	--------------------

Rezerva

10 % z celkové ceny stavebních prací a úprav bez DPH	2.649- Kč
--	-----------

DPH

20 % DPH včetně rezervy	5.827,- Kč
-------------------------	------------

Celková cena

Celková cena rekonstrukce včetně DPH	34.965,- Kč
--------------------------------------	--------------------

7.3 Rozpočet – přechod pro chodce

Jedná se o přechod pro chodce na ulici Dlouhá třída v Havířově – Městě. Podrobnější informace o rozpočtu naleznete v příloze č.5.

V případě provedení potřebných úprav aby přechod pro chodce vyhovoval veškerým požadavkům na bezbariérovost je nutno upravit výškový rozdíl mezi komunikací pro pěší a motorová vozidla, odstranění nevhodné umělé vodící linie a změna materiálu signálních a varovných pásů. Z estetického hlediska, nikoliv funkčního, jsem část ostrůvku ozelenila.

Úprava silničních obrubníků

Jedná se o snížení výškové úrovně rozhraní mezi komunikací pro motorová vozidla a pro pěší	39.832,- Kč
DPH 20 %	7.966,- Kč

Oprava komunikace pro pěší

Veškeré potřebné úpravy na komunikaci pro pěší	99. 930,- Kč
DPH 20 %	19.986,- Kč

Přechodné dopravní značení

Jedná se o instalaci přechodného dopravního značení	15.000,- Kč
DPH 20 %	3.000,- Kč

Celková cena

Celková cena rekonstrukce bez DPH a bez rezervy	154.762,- Kč
---	---------------------

Rezerva

10 % z celkové ceny stavebních prací a úprav bez DPH	15.476,- Kč
--	-------------

DPH

20 % DPH včetně rezervy	34.048,- Kč
-------------------------	-------------

Celková cena

Celková cena rekonstrukce včetně DPH	204.285,- Kč
--------------------------------------	---------------------

8 Systém zpracování výkresové dokumentace

První část výkresové dokumentace se zabývá umístěním města v rámci České republiky, Moravskoslezského kraje a blízkého okolí. Jsou zde vyznačeny vazby na okolí, poloha, rozdělení katastrálního území na jednotlivé části města. Je proveden celkový rozbor (terénní reliéf, doprava v návaznosti na okolní města – cyklotrasy, turistické stezky, MHD).

V další části jsem si vytvořila předběžné trasování vzhledem k zájmovým bodům ve struktuře a následně jsem si město rozdělila na šest částí. Havířov – Šumbark 1.a 2. část, Havířov – Město 1. a 2. část, Podlesí a Prostřední Suchá. Každá tato část má zvlášť řešeny trasy komunikací pro pěší, vstupy do objektů, zastávky městské hromadné dopravy, přechody pro chodce a místa pro přecházení.

Z hlediska analýzy současného stavu bylo nutností si zvolit jednotný styl označování prvků na bariérové (červená barva) částečně bezbariérové (žlutá) a bezbariérové (zelená barva) Volila jsem odlišnost označování nejen z hlediska barev ale i tvarů. Objekty jsou shodné s půdorysným průmětem, značka zastávek MHD je kulatá, přechody pro chodce znázorňuje čtverec a místo pro přecházení je symbolizován trojúhelníkem. Každé tyto značky mají v těsné blízkosti i číselné označení. Přechody pro chodce jsou označeny Px kde x je pořadové číslo přechodu, místa pro přecházení jsou označována Mx, zastávky MHD Zx, a objekty Ox. V další části jsou výkresy dokumentující jednotlivé nedostatky určitých částí a jsou doplněny fotodokumentací. Každá fotografie má popis odkud je pořízena, v pravém horním rohu je očíslovaná a označena kulatým symbolem zda se jedná o stav bezbariérový (zelená), částečně bezbariérový (žlutá) a bariérový (červená).

Jako poslední jsem vytvořila dokumentaci k vybraným částem. Zvolila jsem si jeden přechod pro chodce, jedno místo pro přecházení, zastávku městské hromadné dopravy a objekt, ve kterém jsem řešila nejen přístup k němu samotného, ale i interiér. U každé této části je stávající stav s fotodokumentací a navrhovaný stav s popisem upřesňující o jaké změny ze stavebního hlediska se jedná oproti stávajícímu stavu.

9 Závěr

Havířov, tak jako spousta jiných měst je komplexně nevyhovující pro život bez bariér. Obsahuje části, které jsou přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, ale v důsledku, vzhledem k neomezenému pohybu a možnosti vést plnohodnotný život tak jako „zdravý člověk“, jsou trasy nevyhovující. Tihle lidé se musí každodenně omezovat a nemají příliš svobodnou volbu jak zorganizovat svůj čas tak, aby jejich život byl naplněn.

Cílem diplomové práce bylo vytvořit návrh ucelených bezbariérových tras, které propojí jednotlivá klíčová místa v Havířově. Pracovala jsem s dokumentem Národní rozvojový program mobility pro všechny, kde bylo stanoven postup tvorby komplexních bezbariérových tras. Jednalo se převážně o analýzu současného stavu bariér, kterou jsem detailně zpracovala ve své práci. Nedílnou součástí této analýzy byl i rozbor samotného města (vznik, dopravní infrastruktura, výškové členění města, demografie). Na základě vyhodnocení této analýzy jsem navrhla změny, které jsou potřeba k tomu, aby se město stalo bezbariérovým. Detailně jsem zpracovala ukázkou návrhu správného řešení autobusové zastávky, místa pro přecházení a přechodu pro chodce. V celkovém zpracování jsem se zabývala i objekty (vstupem do budovy a přístupem k objektu). Ve výkresové části jsem vytvořila ukázkou způsobu šetření stavu bariér i v interiéru objektu. Zhodnotila jsem stav a uvedla všechny nedostatky vzhledem k bezbariérovému přístupu a pohybu v objektu.

V celkovém zhodnocení bych zdůraznila, že velkým nedostatkem ve městě je doprava. Ať už z hlediska samotných komunikací pro pěší tak i přeprava, která je zajišťována městskou hromadnou dopravou nebo osobní přepravou. Co se týče chodníků, stezek a pruhů a pásů pro chodce jsou vidět snahy o bezbariérovost, ale ve většině případů odpovídají jen zčásti požadavkům na bezbariérovost. Mnoho stavebních projektů bylo provedeno v posledních letech a nechápu jak je možné, že tyto projekty byly schváleny a následně realizovány když nesplňovaly náležitosti stanovené zákonem (vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb).

Dalším problémem je nejen městská hromadná doprava ale i meziměstská. Osoby, které se potřebují nebo chtějí dostat například do Ostravy, tak jedinou volbou, jak se tam dostat, je osobní přeprava. Přístup na nástupiště vlakového nádraží se snad už nedá nazývat ani přístupem. A při výběru autobusové dopravy žádná vozidla nejsou bezbariérově vybavena. Být odkázán jen na město, ve kterém žiji je v dnešní době pro mě naprosto nemyslitelné, ale tihle lidé se s tímto problémem potýkají docela často.

Z hlediska hromadné dopravy ČSAD Havířov, a.s. využívají dotací, obměňují a doplňují každoročně vozový park o autobusy s bezbariérovým přístupem a užíváním, ale k čemu to je, když tihle lidé se do autobusu ani nedostanou? Ať už je to technickým uspořádáním autobusových zastávek nebo bariérami na komunikacích, po které se dostanou na samotnou zastávku, je to problémem, který je nutno řešit.

Tenhle případ je typickým příkladem toho, že bez komplexnosti tras jsou snahy o bezbariérovost téměř zbytečné. Je důležité propojit všechny prvky tohoto problému, protože zabývat se jednotlivými částmi bez hledání souvislostí a navázání na sebe je bezvýsledná práce. Musíme pomáhat lidem s omezenou schopností pohybu a orientace tím, že nebude vytvářet bariéry, současné překážky odstraníme nebo se je alespoň pokusíme odstranit a začneme nediskriminovat tuhle skupinu lidí, protože nikdy nevíme, kdy se mezi ně dostaneme.

Cíl diplomové práce jsem splnila. Ve všech směrech jsem kladla důraz na komplexnost a detailnost. Vytvořila jsem podrobnou analýzu, která se může stát podkladem pro další zpracování. Jako další postup bych uvedla podrobné zpracování návrhu jednotlivých částí a následně jejich realizace. Z důvodu finanční stránky je tento projekt možno rozdělit na několik dílčích částí a postupně odstraňovat bariéry. Důležité je dostat město do stavu přístupnosti všem občanům žijícím v Havířově.

10 Seznam použité literatury a informačních zdrojů

Knihy:

- [1] PETRÁČKOVÁ, V. a kol.: *Slovník cizích slov*, Academia, Český Těšín, 1998
- [2] PROKOP, R. a kol.: *Havířov 1955-2005*, Statutární město Havířov, Havířov, 2005

Normy, zákony a vyhlášky:

- [3] ČSN 73 4301:2004 *Obytné budovy*. Praha: ČNI
- [4] ČSN 73 6056:2011 *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: ÚNMZ
- [5] ČSN 73 6110:2006 *Projektování místních komunikací*. Praha: ČNI
- [6] ČSN 73 6110:2010 *Projektování místních komunikací – Změna Z1*. Praha: ÚNMZ
- [7] ČSN 73 6425-1:2007 *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: ČNI
- [8] Vyhláška 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- [9] Vyhláška 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- [10] Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [11] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

www stránky:

- [12] LEONARDO DA VINCI, poslední revize 24.11.2011
Dostupné z < <http://www.leonardodavinci.stanford.edu> >
- [13] OBČANSKÉ STAVBY, poslední revize 24.11.2011
Dostupné z < [http:// www. obcanske-stavby.cz](http://www.obcanske-stavby.cz)>
- [14] PORTÁL MĚSTA HAVÍŘOVA, poslední revize 24.11.2011
Dostupné z < [http:// www. havirov-city.cz](http://www.havirov-city.cz)>

Přednášky a odborné texty:

- [15] Národní rozvojový program mobility pro všechny, 2008
- [16] Zdařilová, R.: *Typologie bytových a občanských staveb*, 2008, Ostrava

11 Seznam obrázků, tabulek a grafů

Seznam obrázků:

- Obr.1 Vitruvius – proporce lidského těla (www.leonardodavinci.stanford.edu)
- Obr.2 Šířkové nároky osob s omezenou schopností pohybu a orientace (přednášky z typologie – Ing. Zdařilová Renata, Ph.D.)
- Obr.3 Manipulační plochy jednotlivých skupin uživatelů (přednášky z typologie – Ing. Zdařilová Renata, Ph.D.)
- Obr.4 Hlavní třída (internetová prezentace města Havířov)
- Obr.5 Dlouhá a Národní třída (internetová prezentace města Havířov)
- Obr.6 Komunikace pro pěší, ul. Lidická
- Obr.7 Komunikace pro pěší, ul. Anglická
- Obr.8 Komunikace pro pěší, ul. Okružní
- Obr.9 Komunikace pro pěší, ul. Hřbitovní
- Obr.10 Komunikace pro pěší, ul. Hl.třída
- Obr.11 Komunikace pro pěší, ul. U koupaliště
- Obr.12 Komunikace pro pěší, ul. Mánesova
- Obr.13 Komunikace pro pěší, ul. Na nábreží
- Obr.14 Komunikace pro pěší, ul. Dlouhá třída
- Obr.15 Komunikace pro pěší, ul. Okrajová
- Obr.16 Komunikace pro pěší, ul. Kpt.Jasioka
- Obr.17 Komunikace pro pěší, ul. U hřiště

Seznam tabulek:

- Tab.1 Počet vyhrazených stání z celkového počtu odstavných a parkovacích ploch (Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb)
- Tab.2 Počet vyhrazených míst z celkového počtu míst v prostorech pro shromažďování (Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb)
- Tab. 3 Počet bezbariérových spojů z celkového počtu (jízdní řady města Havířova)
- Tab. 4 Rozloha jednotlivých částí města (internetová prezentace města Havířov)
- Tab. 5 Počet obyvatelstva v částech města (internetová prezentace města Havířov)

Seznam grafů:

Graf č.1 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Šumbark 1.

Graf č.2 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Šumbark 2.

Graf č.3 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Město 1.

Graf č.4 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Město 2.

Graf č.5 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Podlesí

Graf č.6 – Hodnocení bezbariérovosti Havířov – Prostřední Suchá

Graf č.7 – Zhodnocení celkových cen v jednotlivých částech města

12 Seznam příloh

- Příloha č. 1 Výpis linek městské hromadné dopravy
- Příloha č. 2 Analýza současného stavu – vstupy do objektů
- Příloha č. 3 Analýza současného stavu – zastávky městské hromadné dopravy
- Příloha č. 4 Orientační propočet jednotlivých částí města
- Příloha č. 5 Orientační rozpočet vybraných investičních akcí

13 Seznam výkresové části

1.	POLOHA HAVÍŘOVA A VAZBY NA OKOLÍ	1 : 50 000
2.	TERÉNNÍ RELIÉF	1 : 20 000
3.	HLAVNÍ DOPRAVNÍ TAHY	
4.	DOPRAVNÍ STRUKTURA MĚSTA	1 : 20 000
5.	SÍŤ LINEK MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	1 : 30 000
6.	ZÁJMOVÉ BODY VE STRUKTUŘE MĚSTA	1 : 20 000
7.	ROZČLENĚNÍ MĚSTA – ÚSEKY	1 : 20 000
8.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST ŠUMBARK 1.	1 : 5 000
9.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST ŠUMBARK 1.	1 : 5 000
10.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST ŠUMBARK 1.	
11.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST ŠUMBARK 1.	
12.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST ŠUMBARK 1.	
13.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST ŠUMBARK 2.	1 : 5 000
14.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST ŠUMBARK 2.	1 : 5 000
15.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST ŠUMBARK 2.	
16.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST ŠUMBARK 2.	
17.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST ŠUMBARK 2.	
18.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST MĚSTO 1.	1 : 6 500
19.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST MĚSTO 1.	1 : 6 500
20.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST MĚSTO 1.	
21.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST MĚSTO 1.	
22.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST MĚSTO 1.	
23.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST MĚSTO 2.	1 : 7 000
24.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST MĚSTO 2.	1 : 7 000
25.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST MĚSTO 2.	
26.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST MĚSTO 2.	
27.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST MĚSTO 2.	
28.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST PODLESÍ	1 : 6 500
29.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST PODLESÍ	1 : 6 500
30.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST PODLESÍ	
31.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST PODLESÍ	

32.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST PODLESÍ	
33.	OBJEKTY A TRASOVÁNÍ – ČÁST PROSTŘEDNÍ SUCHÁ	1 : 6 000
34.	MHD, PPCH, MPP – ČÁST PROSTŘEDNÍ SUCHÁ	1 : 6 000
35.	ZASTÁVKY MHD – ČÁST PROSTŘEDNÍ SUCHÁ	
36.	VSTUPY DO OBJEKTŮ – ČÁST PROSTŘEDNÍ SUCHÁ	
37.	PROBLÉMY PPCH A MPP – ČÁST PROSTŘEDNÍ SUCHÁ	
38.	AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA – STÁVAJÍCÍ STAV	1 : 200
39.	AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA – NAVRHOVANÝ STAV	1 : 200
40.	MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ – STÁVAJÍCÍ STAV	1 : 100
41.	MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ – NAVRHOVANÝ STAV	1 : 100
42.	PŘECHOD PRO CHODCE – STÁVAJÍCÍ STAV	1 : 150
43.	PŘECHOD PRO CHODCE – NAVRHOVANÝ STAV	1 : 150
44.	MATERIÁL PRO SKLADEBNÉ PRVKY KOMUNIKACÍ	
45.	ZDRAVOTNÍ STŘEDISKO 1 – ČÁST ŠUMBARK 1.	
46.	ZDRAVOTNÍ STŘEDISKO 2 – ČÁST ŠUMBARK 1.	

Příloha č. 1

Výpis linek městské hromadné dopravy

Linka č. 401

Havířov - Pr. Suchá, žel. stanice
Havířov - Pr. Suchá, rozc. k žel. stanice
Havířov - Pr. Suchá, Kpt. Jasioka stánek
Havířov - Pr. Suchá, sídliště
Havířov - Pr. Suchá, Kaufland
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, obchodní dům
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. Stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, Nám.T.G.Masaryka
Havířov - Šumbark, Vsuvky
Havířov - Šumbark, 2.etapa u hřbitova
Havířov - Šumbark, 2.etapa Orlí
Havířov - Šumbark, 2.etapa Letní
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa

Linka č. 402

Havířov - Šumbark, točna Lidická
Havířov - Šumbark, H. Malířové
Havířov - Šumbark, M. Pujmanové
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, Nám. T. G. Masaryka
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, Národní třída
Havířov - Město, Tolstého
Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, aut. nádraží
Havířov - Bludovice, škola Frýdecká
Havířov - Bludovice, pod kopcem
Havířov - Bludovice, kopec
Havířov - Životice, Přátelství
Havířov - Životice, Památník
Havířov - Životice, U Křížů
Havířov - Životice, rozc.
Havířov - Životice, točna Pacalůvka
Albrechtice, vodojem
Albrechtice, u hráze
Albrechtice, sídliště
Albrechtice, střed
Albrechtice, nákupní středisko
Albrechtice, žel. stanice
Stonava, sídl. Nový svět

Linka č. 403

Havířov - Podlesí, aut.nádraží
Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová, u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, Bezručova
Havířov - Podlesí, Rušná
Havířov - Město, škola Mánesova
Havířov - Město, Mozartova
Havířov - Město, Moskevská
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, obchodní dům
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel.stanice
Havířov - Šumbark, Školní
Havířov - Šumbark, rozc.
Havířov - Šumbark, točna Petřvaldská
Havířov - Šumbark, U Jelena
Petřvald, vodárna
Petřvald, Finské domky
Petřvald, Na kopci
Petřvald, Důl Fučík 1
Petřvald, likérka
Petřvald, Půstky
Petřvald, Městský úřad
Petřvald, Pod Sokolovnou
Petřvald, Parcelace
Petřvald, Březiny

Linka č. 404

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, zdravotní středisko
Havířov - Podlesí, Nad Terasou
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel.stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, U nádraží
Havířov - Šumbark, M.Pujmanové
Havířov - Šumbark, H.Malířové
Havířov - Šumbark, točna Lidická

Linka č. 405

Havířov - Pr. Suchá, žel.stanice
Havířov - Pr. Suchá, rozc. žel. stanice
Havířov - Pr. Suchá, Kpt. Jasioka stánek
Havířov - Pr. Suchá, sídliště
Havířov - Pr. Suchá, modlitebna
Havířov - Pr. Suchá, Šimala
Havířov - Město, Žákovská
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, Školní
Havířov - Šumbark, 2.etapa u hřbitova
Havířov - Šumbark, 2.etapa Orlí
Havířov - Šumbark, 2.etapa Letní
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa

Linka č. 406 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Podlesí, aut.nádraží
Havířov - Město, Bludovická
Havířov - Město, Slezská
Havířov - Město, sběrna
Havířov - Město, Lípová
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, Tichá
Havířov - Město, Česká
Havířov - Město, pož. zbrojnice
Havířov - Pr.Suchá, Kaufland
Havířov - Pr.Suchá, sídliště
Havířov - Pr.Suchá, Kpt. Jasioka stánek
Havířov - Pr.Suchá, rozc.k žel.stanici
Havířov - Pr.Suchá, žel.stanice
Horní Suchá, Pašůvka

Linka č. 407

Havířov - Dolní Suchá, Na Kopci
Havířov - Město, žel.stanice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Podlesí, Úřad práce
Havířov - Podlesí, aut.nádraží

Linka č. 409

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, Bezručova
Havířov - Podlesí, Rušná
Havířov - Město, škola Mánesova
Havířov - Město, Mozartova
Havířov - Město, Moskevská
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, Školní
Havířov - Šumbark, rozc.
Havířov, Šumbark, točna Petřvaldská

Linka č. 410

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Bludovice, pošta
Havířov - Bludovice, škola Frýdecká
Havířov - Bludovice, polská škola
Havířov - Bludovice, u Lučiny
Havířov - Bludovice, Mezidolí
Havířov - Bludovice, točna Datyňská
Havířov - Dolní Datyně, rozc. Bludovice
Havířov - Dolní Datyně, škola
Havířov - Dolní Datyně, točna J. Kotas

Linka č. 411

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, Bezručova
Havířov - Podlesí, Rušná
Havířov - Město, škola Mánesova
Havířov - Město, Mozartova
Havířov - Město, Moskevská
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, Nám. T. G. Masaryka
Havířov - Šumbark, Vsuvky
Havířov - Šumbark, 2.etapa u hřbitova
Havířov - Šumbark, 2.etapa Orlí
Havířov - Šumbark, 2.etapa Letní
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa

Linka č. 412

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, Bezručova
Havířov - Podlesí, Rušná
Havířov - Město, škola Mánesova
Havířov - Město, Mozartova
Havířov - Město, Moskevská
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Havířov - Šumbark, M. Pujmanové
Havířov - Šumbark, H. Malířové
Havířov - Šumbark, točna Lidická

Linka č. 413

Havířov - Šumbark, točna Lidická
Havířov - Šumbark, H. Malířové
Havířov - Šumbark, M. Pujmanové
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Havířov - Šumbark, Nám. T. G. Masaryka
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, Národní třídy
Havířov - Město, Tolstého
Havířov - Podlesí, aut. nádraží
Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Bludovice, pod kopcem
Havířov - Bludovice, kopec
Havířov - Životice, Přátelství
Havířov - Životice, Památník
Havířov - Životice, U Křížů
Havířov - Životice, rozc.
Havířov - Životice, točna Pacalůvka
Horní Suchá - U Pavlasů
Horní Suchá - žel.stanice
Horní Suchá - škola
Horní Suchá - Děln.dům
Horní Suchá - dvůr
Horní Suchá - František
Horní Suchá - konečná

Linka č. 414 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Pr. Suchá, žel.stanice
Havířov - Pr. Suchá, rozc.k žel. stanici
Havířov - Pr. Suchá, Kpt. Jasioka stánek
Havířov - Pr. Suchá, sídliště
Havířov - Pr. Suchá, modlitebna
Havířov - Pr. Suchá, Šimala
Havířov - Město, Žákovská
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Šenov - ČSAD

Linka č. 415

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, zdravotní středisko
Havířov - Podlesí, Nad Terasou
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, Mozartova
Havířov - Město, Moskevská
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Havířov - Šumbark, M. Pujmanové
Havířov - Šumbark, H. Malířové
Havířov - Šumbark, točna Lidická

Linka č. 416

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, zdravotní středisko
Havířov - Podlesí, Nad Terasou
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, Školní
Havířov - Šumbark, 2.etapa u hřbitova
Havířov - Šumbark, 2.etapa Orlí
Havířov - Šumbark, 2.etapa Letní
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa

Linka č. 417

Havířov - Šumbark, Nám. T. G. Masaryka
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, Národní třídy
Havířov - Město, Tolstého
Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Bludovice, pod kopcem
Havířov - Bludovice, kopec
Těrlicko - hřbitov
Těrlicko - křižovatka
Těrlicko - střed
Těrlicko - obecní úřad

Linka č. 418 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, bazén
Havířov - Šumbark, U nádraží
Šenov - ČSAD
Šenov - Pod Šodkem
Šenov - Nová
Šenov - V Družstvu - Březová
Šenov - V Družstvu
Šenov - křižovatka
Šenov - U hřbitova
Šenov - náměstí
Šenov - Škrbeň
Šenov - Lapačka
Šenov - Březůvka
Šenov - Na Šimšce
Šenov - rozc.Šimška
Šenov - Na Škrbeni
Šenov - bytovky
Havířov - Město, Na Prostřednáku
Havířov - Město, Formanská
Havířov - Bludovice, točna Datyňská
Havířov - Bludovice, Mezidolí
Havířov - Bludovice, u Lučiny
Havířov - Město, Na Fojtství
Havířov - Město, Lípová
Havířov - Město, Tolstého
Havířov - Podlesí, aut. nádraží

Linka č. 419 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Město, obchodní dům
Havířov - Město, nemocnice
Havířov - Pr. Suchá, Kaufland
Havířov - Pr. Suchá, sídliště
Havířov - Pr. Suchá, Dělnická kult. dům
Havířov - Pr. Suchá, Vodní
Havířov - Pr. Suchá, evangelický kostel
Havířov - Pr. Suchá, katolický kostel
Havířov - Dolní Suchá, Sušanské rybníky
Havířov - Dolní Suchá, u školy
Havířov - Dolní Suchá, Prachatická
Havířov - Dolní Suchá, u lesa
Havířov - Dolní Suchá, Šumberská
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa

Linka č. 420 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Životice, U Křížů
Havířov - Životice, rozcestí
Havířov - Životice, točna Pacalůvka
Těrlicko - V zátoce
Těrlicko - čekárna
Těrlicko - Osekovec
Těrlicko - křižovatka
Těrlicko - obecní úřad
Těrlicko - Zelené Město
Těrlicko - Zelené Město Na kopci
Těrlicko - Zelené Město rozcestí
Těrlicko - Zelené Město Na mezi
Těrlicko - Zelené Město U Goduly

Linka č. 421 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Bludovice, pod kopcem
Havířov - Bludovice, kopec
Horní Bludovice - U Kasperčoka
Horní Bludovice - Záguří
Horní Bludovice - U lípy
Horní Bludovice - rest. U Mokrošů
Horní Bludovice - U Petra
Horní Bludovice - Vrchy
Horní Bludovice - chodníček
Horní Bludovice - U tří křížů
Horní Bludovice - U kaple
Horní Bludovice - hřbitov
Horní Bludovice - U Tuňky
Horní Bludovice - Amerika
Horní Bludovice - Adámek
Havířov - Dolní Datyně, rozc. Bludovice
Havířov - Dolní Datyně, škola
Havířov - Dolní Datyně, točna J. Kotase
Šenov - křiž. k Dolní Datyni
Šenov - Lapačka

Linka č. 422 - (spoj pouze s bariér. vozidly)

Havířov - Podlesí, Těšínská
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, zdravotní středisko
Havířov - Podlesí, Nad Terasou
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Šumbark, 2.etapa u hřbitova
Havířov - Šumbark, 2.etapa Orlí
Havířov - Šumbark, 2.etapa Letní
Havířov - Šumbark, točna 2.etapa
Havířov - Šumbark, točna Petřvaldská
Havířov - Šumbark, rozcestí
Havířov - Šumbark, točna Lidická
Havířov - Šumbark, H. Malířové
Havířov - Šumbark, M. Pujmanové
Havířov - Šumbark, mateřská škola
Havířov - Šumbark, Obránců míru
Havířov - Šumbark, SNP
Havířov - Město, žel. stanice
Havířov - Město, u podloubí
Havířov - Město, radnice
Havířov - Město, Nám. Republiky
Havířov - Město, střed
Havířov - Město, u fontány Jitřenka
Havířov - Město, Puškinova
Havířov - Podlesí, Nad Terasou
Havířov - Podlesí, hotel Merkur
Havířov - Podlesí, Okrajová u garáží
Havířov - Podlesí, aut. nádraží

Příloha č. 2

Analýza současného stavu – vstupy do objektů

HAVÍŘOV-ŠUMBARK, 1. ČÁST

Označení	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Název objektu	Zdrav.střed. škola	obch.střed.Semag	Domov pro seniory	Rest. Delta	Zákl. škola	Sport.centrum	Mateř.škola	Čes. pošta	Sanatorium	Mateř.škola	Zdrav.středisko	Zákl. škola
Ulice	Lidická 1215/45	Lidická 886/43	Lidická 1200/52c	Jarošova 1018	Jarošova 851	Jarošova 853	Okružní 1208	Anglická 1198	Kochova 816	Okružní 1070	Kochova 1227	Školní 814
typ dveří	otevíravé dovnitř	otevíravé ven	samočin.posuvné	otevíravé ven	otevíravé ven	otevíravé ven	otevíravé ven	otevíravé ven	otevíravé ven	otevír. dovnitř	otevíravé ven	otevíravé ven
šířka vstupu	1500	1500	1400	1600	1400	1800	1200	1600	1800	900	1800	1350
šířka hl. křídla	900	900		800	700	900	800	800	900	900	900	900
prosklení od	130	130	100	N	300	300	400	300	400	350	400	400
správnost označ. prosklení	N	N	N		N	N	N	N	N	N	N	N
vodorovná madla	N	A	N	N	N	N	N	N	A	N	A	A
výška madel		900							900		900	1000
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	N	A	N	A	A	A	A	N
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
závěři - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	1	0	0	3	2	0	0	0	6	1	0	6
výška stupně < 160 mm	N			A	A				A	A		A
madla po obou stranách				N	N				A			N
výška madel				1000					900			
přesah madel min o 150 mm				N					N			
kontr.označení stupnice nást.a vys.stup.	A			N	A				N	A		N
rampa	N	N	N	N	N	N	A	N	A	N	N	N
opatř.proti sjetí - výška							N		300			
šířka rampy							1350		1500			
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)							A		A			
madla po obou stranách							N		N			
výška madel									900			
přesah madel min o 150 mm									A			
parkování	A	A	A	N	N	A	A	A	A	N	A	N
celkový počet	6	38	12			11	7	8	21		20	
vyhrazený počet	0	3	1			0	0	1	2		2	
velikost (7000, 3500)		A	A					A	A		A	

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-ŠUMBARK, 1. ČÁST

Označení	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Název objektu	SOŠ, SOU	SŠ	SOŠ, SOU	Slez. diakonie	Bazén	Lidl	Avanti	Mateř. škola	Knihovna	Zákl. škola	COOP
Ulice	Lidická 600	Školní 814	Sýkorova 613	Opletalova 607	Opletalova 8a	U Nádraží 4	U Nádraží 2	U Jeslí 4	U Jeslí 2	M. Pujmanové 17	M. Pujmanové 28
typ dveří	otevírací ven	otevírací ven	otevírací ven	otevírací ven	samočín, posuvn é	samočín, posuvn é	sam. posuv.	otevír. ven	otev. ven	otevír. ven	samoč. posuvné
šířka vstupu	1600	1500	2000	1800	2500	1100	1100	1000	1000	1600	2000
šířka hl. křídla	800	1000	1000	900	2500	1100	1100	800	700	800	2000
prosklení od	400	100	400	150	100	100	100	0	400	300	200
správnost označ.	N	N	N	N	N	N	N		N	N	N
prosklení	A	N	N	N					N	N	
vodorovná madla	1250							N	N	N	
výška madel	N	N	A	N	A	A	A	A	A	A	A
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500											
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
zádvěří - dostlač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	1	2	6	0	11	0	7	0	0	1	0
výška stupně < 160 mm	A	A	A		A		A			A	
madla po obou stranách		N	A		A		N				
výška madel		970	1000		1000						
přesah madel min o 150 mm		N	N		N						
kontr.-označení stupnice nást.a výs.stup.		N	N		N		N			N	
rampa	N	N	N	A	N	N	N	N	A	N	N
opatř.proti sjetí - výška				100					100		
šířka rampy				2200					1500		
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)				A					A		
madla po obou stranách				N					N		
výška madel									900		
přesah madel min o 150 mm									N		
parkování	A	N	A	A	A	A	A	N	N	N	N
celkový počet	17		24	5	13	102	13				
vyhrazený počet	0		0	3	0	0	0				
velikost (7000, 3500)				A							

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-ŠUMBARK, 2. ČÁST

OZNAČENÍ	24	25	26	27	28	29	30
Název objektu	Albert	Mateř.škola	U dědy Milana	Zákl.škola	Teplárny	Bezbar.dům	Tesco expres
Ulice	Gen.Svobody 17	Petřvaldská 32	U Parkoviště 2a	Gen.Svobody 16	Konzumní 6a	Chrpová 2	Nákupní 4
typ dveří	samoč.posuvné	otevír.ven	otevír.ven	otevír.ven	otevír.dovnitř	otevír.dovnitř	otevír.ven
šířka vstupu	1400	1250	900	1800	1800	1400	900
šířka hl. křídla	1400	900	900	900	900	900	900
prosklení od	100	200		400	200	400	250
správnost označ. prosklení	A	N		N	A	N	N
vodorovná madla		N	N	A	A	A	N
výška madel				900	900	900	
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	N	N	A	A	A	N
sklon pouze v 1 směru do 2%	N	N	A	A	A	A	A
zádvěří - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	0	1	3	3	2	0	0
výška stupně < 160 mm		N	N	A	A		
madla po obou stranách		N	N	N	N		
výška madel			900				
přesah madel min o 150 mm			A				
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.			N	N	N		
rampa	N	A	N	A	A	N	A
opatř.proti sjetí - výška		N			250		N
šířka rampy		1000		900	1500		900
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)		N		A	A		A
madla po obou stranách		N		N	A		N
výška madel					900		
přesah madel min o 150 mm					N		
parkování	A	A	A	N	A	A	N
celkový počet	6	9	10		18	18	
vyhrazený počet	0	0	0		1	18	
velikost (7000, 3500)					A	A	

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-ŠUMBARK, 2. ČÁST

OBCENÉ ÚDAJE		31	32	33	34	35	36
Označení		U Količí	Mateř.škola	Policie	ZŠ,SŠ Dakol	Hruška	Don Bosko
Název objektu		Moravská 22	Moravská 14	Moravská 31	Moravská	Ladova 6	Lomenná 7
Ulice		otev.dovnitř	otevír.ven	otevír.dovnitř	otevír.ven	otevír.ven	otevír.dovnitř
typ dveří		900	900	1500	1800	1800	1800
šířka vstupu		900	900	1000	900	900	900
šířka hl. křídla		N	150	400	400	100	N
prosklení od							
správnost označ. prosklení			N	N	N	N	
vodorovná madla		N	N	A	N	N	N
výška madel				900			
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500		N	A	A	A	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%		A	A	A	A	A	A
zádveří - dostač.plocha	150 mm	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů		4	2	0	0	0	0
výška stupně < 160 mm		N	A				
madla po obou stranách		N	N				
výška madel		900					
přesah madel min o 150 mm		N					
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.		N	N				
rampa		N	N	N	N	A	N
opatř.proti sjetí - výška						250	
šířka rampy						1500	
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)						N	
madla po obou stranách							
výška madel						900	
přesah madel min o 150 mm						A	
parkování		N	A	A	A	A	A
celkový počet			7	10	4	12	19
vyhrazený počet			0	0	1	0	1
velikost (7000, 3500)					A		A

TECHNICKÉ ÚDAJE

Havířov-město 1. část

[illegible]

HAVÍŘOV-MĚSTO 1. ČÁST

OBECNÉ ÚDAJE		46	47	48	49	50	51	52	53
Označení									
Název objektu		Základ.škola	KD P. Bezručů	Magistrát	ZUŠ	Dům dětí a mládeže	Základ.škola	Kult.dům Radost	Česká spořitelna
Ulice		Gorkého 1	Hl. třída 31a	Svornosti 2	Na schodech 2	Na Nábřeží 41	Na Nábřeží 49	Alšova 11	nám. Republiky 1b
typ dveří		otev.ven	otev.ven	sam.posuvné	otev.dovnitř	otev.dovnitř	otev.dovnitř	otev.ven	samoč.posuvné
šířka vstupu		1600	1800	2000	1400	1400	1600	1400	1300
šířka hl. křídla		800	900	2000	700	700	800	700	1300
prosklení od		800	300	200	200	400	800	300	100
správnost označ. prosklení		N	N	N	N	N	N	N	N
vodorovná madla		N	N		N	N	N	A	
výška madel								900	
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500		A	A	A	N	A	N	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%		A	A	A	A	A	A	A	A
zádvěří - dostač.plocha		A	A	A	A	A	A	A	A
počet výrov. stupňů		3	6	3	3	5	4	2	0
výška stupně < 160 mm		A	A	A	A	A	A	A	
madla po obou stranách		A	N	N	N	N	N	N	
výška madel		1100				1000			
přesah madel min o 150 mm		N				N			
kontr.označení stupnice nást.a		N	N	N	N	N	N	N	
vys.stup.									
rampa		N	A	A	N	N	N	A	N
opatř.proti sjetí - výška			N	300				350	
šířka rampy			1500	1500				1200	
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)			A	A				A	
madla po obou stranách			N	A				A	
výška madel				900				900	
přesah madel min o 150 mm				A				A	
parkování		N	okoli	A	okoli	okoli	okoli	okoli	A
celkový počet				204					10
vyhrazený počet *				11	0	0	0	0	1
velikost (7000, 3500)				A					

TECHNICKÉ ÚDAJE

Havířov-Město 1. část

[illegible]

HAVÍŘOV-MĚSTO 2. ČÁST

TECHNICKÉ ÚDAJE									
Označení	63	64	65	66	67	68	69	70	
Název objektu	kino Centrum	Mateř.škola	Knihovna	Mateř.škola	Nelli	Vysok.škola	Základ.škola	Základ.škola	
Ulice	nám. Republiky 7	Radniční 7	Pavlovova 2	Lipová 15	Na Nábřeží 8a	Vítěz.Nezvala 1	1.máje 10a	Žákovská 1	
typ dveří	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	samoč.posuvné	otev.ven	otev.vrn	
šířka vstupu	1600	1400	1250	1300	800	1600	1800	1800	
šířka hl. křídla	800	700	900	900	800	1600	900	900	
prosklení od	400	800	500	400	250	200	300	400	
správnost označ.	N	N	A	N	N	N	N	N	
prosklení	N	N	A	N	N		A	N	
vodorovná madla			900				900		
výška madel				A	A	A	A	N	
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	N	A						
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A	
zádvěří - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A	
počet vyrov. stupňů	0	3	6	4	0	8	6	2	
výška stupně < 160 mm		A	A	A		A	N	A	
madla po obou stranách		N	N	N		A	N	N	
výška madel			950			900			
přesah madel min o 150 mm			A			A			
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.		N	N	N		N	N	N	
rampa	N	N	plošina	A	N	A	N	N	
opatř.proti sjetí - výška				300		300			
šířka rampy				1100		1500			
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)				A		A			
madla po obou stranách				A		A			
výška madel				900		900			
přesah madel min o 150 mm				A		A			
parkování	ostatní	N	N	A	A	A	N	N	
celkový počet	140			16	12	12			
vyhrazený počet	5			2	0	0			
velikost (7000, 3500)									

HAVÍŘOV-MĚSTO 2. ČÁST

Označení	71	72	73	74	75	76	77	78
Název objektu	Mateř.škola	Sport. areál	Denní stacionář	Zvláštní škola	Mateř.škola	Reneta	Bowling	ČSOB
Ulice	Švabinského 7	Komunardů	Moskevská 1f	Mánesova 1	Mozartova 2	Di.třída 19	Di. třída 13c	Di. Třída 13
typ dveří	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	samoč.posuvné	otev.ven
šířka vstupu	1300	1800	1300	1800	900	1400	1500	1800
šířka hl. křídla	1000	900	900	900	900	700	1500	900
prosklení od	800	100	300	200	150	300	100	400
správnost označ.	N	N	N	N	N	N	N	N
prosklení	A	N	A	N	N	N	N	N
vodorovná madla	A	N	A	N	N	N	N	N
výška madel	900							
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	A	A	A	A
sklon pouze v 1 směru	A	A	A	A	A	A	A	A
do 2%								
zádveří - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	6	0	0	3	6	0	0	0
výška stupně < 160 mm	A			A	A			
madla po obou stranách	N			N	A			
výška madel					900			
přesah madel min o 150 mm					N			
kontr.označení stupnice				N	N			
nást.a výs.stup.								
rampa	A	N	N	A	A	N	N	N
opatř.proti sjetí - výška	300			A	350			
šířka rampy	900			1200	1100			
podélný sklon < 6,25%	N			A	A			
(délka 3m < 12,5%)								
madla po obou stranách	N			N	A			
výška madel	1000				900			
přesah madel min o 150 mm	N				A			
parkování	N	ostatní	A	N	A	ostatní	ostatní	A
celkový počet			9		10			16
vyhrazený počet			0		1			1
velikost (7000, 3500)								

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-MĚSTO 2. ČÁST

Označení	79	80	81	82	83	84	85	86
Název objektu	Pošta	SPŠ elektro	Policie	Slavie	Nemocnice	Mateř.škola	Dům zdraví	DPS
Ulice	DI.třída 7a	Makarenkova 1	Sv.Čecha 1	Astronautů 2	Dělnická 24	Horymíra 7	Karvinská 5a	Karvinská 3
typ dveří	otev.ven	otev.ven	otev.ven	samoč.posuvné	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven
šířka vstupu	1600	2000	1800	1300	1600	1600	2000	1300
šířka hl. křídla	800	1000	900	1300	800	800	1000	1000
prosklení od	400	300	200	200	300	700	300	200
správnost označ. prosklení	N	N	N	N	N	N	A	A
vodorovná madla	N	A	N		N	N	A	A
výška madel		1100					900	900
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	A	A	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A
zádveří - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	0	2	4	5	2	5	0	0
výška stupně < 160 mm		A	A	A	A	A		
madla po obou stranách			N	N		A		
výška madel				1100		900		
přesah madel min o 150 mm				A		A		
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.		N	N	N	N	N		
rampa	N	A	N	A	A	N	N	N
opatř.proti sjetí - výška		N		300	300			
šířka rampy		800		1200	1350			
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)		A		A	A			
madla po obou stranách		N		A	A			
výška madel				1100	900			
přesah madel min o 150 mm				N	A			
parkování	A	ostatní	ostatní	A	A	N	A	A
celkový počet	16			200	190		20	13
vyhrazený počet	1			3	5		2	2
velikost (7000, 3500)								

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-PODLEŠÍ

Označení	87	88	89	90	91	92	93	94
Název objektu	Kaufland	Pizzerie Max	Autob.nádraží	Zimn.stadion	Sport.hala	SPŠ stavební	Mateř.škola	Základ.škola
Ulice	U Stadionu 1	E.Krásnohorské 4	U Stadionu 8	Těšínská 2a	U Stadionu 2b	Kolářova 2	Přímá 8	K.Světlé 1
typ dveří	samoč.posuvné	otev.ven	samoč.posuvné	samoč.posuvné	otev.ven	samoč.posuvné	otev.ven	otev.ven
šířka vstupu	1700	1200	1600	1100	1400	2200	1300	1800
šířka hl. křídla	1700	800	1600	1100	700	2200	900	900
prosklení od	200	200	300	100	100	100	400	300
správnost označ. prosklení	N	N	N	N	N	N	N	N
vodorovná madla		N			N		A	N
výška madel							900	
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	A	A	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A
zdvěří - dostlač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A
počet výrov. stupňů	0	0	5	0	7	3	2	0
výška stupně < 160 mm			A		N	A	A	
madla po obou stranách			A		A	A	N	
výška madel			900		900	900		
přesah madel min o 150 mm			N		N	A		
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.			N		N	N	N	
rampa	N	N	A	N	N	A	N	N
opatř.proti sjetí - výška			350			A		
šířka rampy			1200			250		
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)			A			A		
madla po obou stranách			A			A		
výška madel			900			900		
přesah madel min o 150 mm			N			N		
parkování	A	A	N	A	N	N	ostatní	N
celkový počet	250	7		30				
vyhrazený počet	6	1		0				
velikost (7000, 3500)								

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-PODLEŠÍ

OBECNÉ ÚDAJE		95	96	97	98	99	100	101	102
Označení		Knihovna	ZUŠ L.Janáčka	Zdrav.středisko	Gymnázium	Bowling	Základ.škola	Hotel.a obch.akademie	Okres.soud
Název objektu		Šrámkova 2a	J.Vrchlického 1a	Studentská 26	Studentská 11	Studentská 9a	Mládežnická 11	Tajovského 2	Di.třída 46a
Ulice		otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev. Ven	otev.ven	otev.ven	otev.dovnitř	samoč.posuvné
typ dveří		1400	2200	1400	1800	1800	1800	1300	1300
šířka vstupu		700	1100	700	900	900	900	900	1300
šířka hl. křídla		100	300	300	400	800	150	200	100
prosklení od		N	N	N	A	A	N	N	N
správnost označ.		N	N	N	A	A	N	N	N
prosklení		N	A	N	A	N	A	N	
vodorovná madla		N	A	N	A	N	A	N	
výška madel		A	900		900		900		
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500		A	A	A	N	N	N	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%		A	A	A	A	N	A	A	A
zádveří - dostač.plocha		A	A	A	A	A	A	A	A
počet výrov. stupňů		0	1	1	1	0	1	3	4
výška stupně < 160 mm			A	A	A		A	N	A
madla po obou stranách			N	N	N			N	N
výška madel									900
přesah madel min o 150 mm									A
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.			N	N	N		N	N	N
rampa		N	N	N	N	A	N	N	N
opatř.proti sjetí - výška						N			
šířka rampy						1800			
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)						A			
madla po obou stranách						N			
výška madel									
přesah madel min o 150 mm									
parkování		N	N	A	ostatní	N	ostatní	N	A
celkový počet				12					12
vyhrazený počet				0					2
velikost (7000, 3500)									

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-PODLEŠÍ

Označení	103	104	105	106	107	108	109
Název objektu	Bezbar. Dům	KD L.Janáčka	Obch.dům Permon	Úřad práce	Mateř.škola	Mateř.škola	Dětský domov
Ulice	Kubelíkova 10	DI.třída 46	DI.třída 44	Junácká 3	Čelakovského 4	Kosmonautů 4	Čelakovského 1
typ dveří	otev.dovnitř	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.dovnitř
šířka vstupu	1400	1600	1250	1800	1300	1800	1000
šířka hl. křídla	1000	800	900	1100	1000	900	1000
prosklení od	200	300	200	100	350	200	600
správnost označ.	N	N	N	N	A	N	N
prosklení	A	A	N	N	A	A	N
vodorovná madla	1000	1100			900	900	
výška madel	A	A	A	A	A	A	A
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	A	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A
zádvěří - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	4	1	2	0	0	3	0
výška stupně < 160 mm	A	A	A			A	
madla po obou stranách	N	N				N	
výška madel							
přesah madel min o 150 mm							
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.	N	N	N			N	
rampa	A	N	N	N	A	A	N
opatř.proti sjetí - výška	300				A	250	
šířka rampy	900				1650	1500	
podélný sklon < 6,25% (délna 3m < 12,5%)	A				A	A	
madla po obou stranách	A				N	A	
výška madel	900					900	
přesah madel min o 150 mm	N					N	
parkování	N	A	A	A	N		N
celkový počet		12	170	5			
vyhrazený počet		0	0	0			
velikost (7000, 3500)							

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-PROSTŘEDNÍ SUCHÁ

Označení	110	111	112	113	114	115	116	117	118
Název objektu	Kaufland	OBI	Nákup.centrum 1	Nákup.centrum 2	Nákup.centrum 3	Lékárna	Veterina	Pošta	Hotel Impuls
Ulice	Před Trati 2	Před Trati 4	Před Trati 5	Před Trati 3a	Před Trati 3b	Dělnická 60	Dělnická 59a	Dělnická 64	U Hřiště 13b
typ dveří	samoč.posuvné	samoč.posuvné	samoč.posuvné	samoč.posuvné	samoč.posuvné	otev.ven	otev.ven	otev.ven	otev.ven
šířka vstupu	1500	1500	2000	2000	2000	1600	1600	1600	1600
šířka hl. křídla	1500	1500	2000	2000	2000	800	800	800	800
prosklení od	200	200	100	100	100	300	400	300	300
správnost označ. prosklení	N	N	N	N	N	N	N	N	N
vodorovná madla						N	N	N	N
výška madel									
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	A	A	A	N	N	A	A
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A	A	A	A	A	A	A
zádveři - dostač.plocha	A	A	A	A	A	A	A	A	A
počet vyrov. stupňů	0	0	0	0	0	2	1	6	5
výška stupně < 160 mm						A	A	A	A
madla po obou stranách						N	N	A	N
výška madel								900	
přesah madel min o 150 mm								N	
kontr. označení stupnice nást. a výs.stup.						N	N	N	N
rampa	N	N	N	N	N	N	N	N	N
opatř.proti sjetí - výška									
šířka rampy									
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)									
madla po obou stranách									
výška madel									
přesah madel min o 150 mm									
parkování	A	A	A	A	A	N	A	A	A
celkový počet	250	250	60	50	30		10	14	70
vyhrazený počet	2/8	5	2	5	2		0	1	0
velikost (7000, 3500)	A	A							

TECHNICKÉ ÚDAJE

HAVÍŘOV-PROSTŘEDNÍ SUCHÁ

Označení	119	120	121
Název objektu	Základ.škola	Střední škola	Vlak.nádraží
Ulice	Kpt.Jasioka 57	Kpr.Jasioka 50	Na Pavlasůvce
typ dveří	otev.ven	otev.ven	otev.ven
šířka vstupu	1300	1200	800
šířka hl. křídla	800	700	800
prosklení od	300	100	100
správnost označ. prosklení	N	N	N
vodorovná madla	N	N	N
výška madel			
plocha před vstupem > 1500 (2000) x 1500	A	A	N
sklon pouze v 1 směru do 2%	A	A	A
zadvěří - dostlač.plocha	A	A	A
počet vyrov. stupňů	3	3	2
výška stupně < 160 mm	A	A	A
madla po obou stranách	N	N	N
výška madel			
přesah madel min o 150 mm			
kontr.označení stupnice nást.a výs.stup.	N	N	N
rampa	N	A	N
opatř.proti sjetí - výška		300	
šířka rampy		1300	
podélný sklon < 6,25% (délka 3m < 12,5%)		A	
madla po obou stranách		A	
výška madel		900	
přesah madel min o 150 mm		N	
parkování	ostatní	ostatní	N
celkový počet			
vyhrazený počet			
velikost (7000, 3500)			

TECHNICKÉ ÚDAJE

Příloha č. 3

Analýza současného stavu – zastávky městské hromadné dopravy

HAVÍŘOV-ŠUMBARK 1.ČÁST

OBEČNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5
	název	točna Lidická	Heleny Malířové	Marie Pujmanové	Mateřská škola	Obránců míru
	ulice	Lidická	Marie Pujmanové	Marie Pujmanové	Anglická	Obránců míru
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	A	N	N
	vhodnost umístění přís.	N	N	A		
	šířka nást.plochy	1800	1600	2000	2000	2100
	kontrastní pás	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu					
	hmat. úpr. kont.p.					
	šířka kont. pásu					
	umístění u nást.hrany					
	plocha za kon.pásem *					
	signální pás	N	N	N	N	N
	kontrast sig. pásu					
	hmat. úpr. sig.pásu					
	šířka sig. pásu					
	vzdál. sig. pásu od hrany					
	návaznost na vod. linii					
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N
	označník	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu					
	boční odstup od hrany komun.	500	500	2200	1900	1900

OBEČNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11
	název	Náměstí TGM	Vsuvky	Školní	Slov.národ.povst.	Bazén	U Nádraží
	ulice	Náměstí TGM	Okružní	Školní	Slov.národ.povst.	U Nádraží	U Nádraží
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	N	A	A	A	A
	vhodnost umístění přís.	N		A	A	A	N
	šířka nást.plochy	2100	1500	1500	3000	2250	2100
	kontrastní pás	N	N	N	N	A	N
	kontrast kon. pásu					A	
	hmat. úpr. kont.p.					A	
	šířka kont. pásu					400	
	umístění u nást.hrany					N	
	plocha za kon.pásem *					A	
	signální pás	N	N	N	A	A	N
	kontrast sig. pásu				A	A	
	hmat. úpr. sig.pásu				A	A	
	šířka sig. pásu				800	800	
	vzdál. sig. pásu od hrany				400	400	
	návaznost na vod. linii				N	N	
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N	N
	označník	A	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu				150	150	
	boční odstup od hrany komun.	500	1400	1450	1000	2000	2200

HAVÍŘOV-ŠUMBARK 2.ČÁST

OBEZNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20
	název	U hřbitova	Orlí	Letní	točna 2. etapa	Rozcestí	točna Petřvaldská
	ulice	Hřbitovní	Moravská	Akátová	Akátová	Petřvaldská	Petřvaldská
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	A	A	A	A
	vhodnost umístění přís.	A	A	A	A	N	N
	šířka nást.plochy	1500	2200	2200	1500	1800	2000
	kontrastní pás	N	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu						
	hmat. úpr. kont.p.						
	šířka kont. pásu						
	umístění u nást.hrany						
	plocha za kon.pásem *						
	signální pás	N	A	A	N	N	N
	kontrast sig. pásu		A	A			
	hmat. úpr. sig.pásu		A	A			
	šířka sig. pásu		800	800			
	vzdál. sig. pásu od hrany		500	500			
	návaznost na vod. linii		A	A			
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N	N
	označník	A	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu		500	200			
	boční odstup od hrany komun.	1400	500	500	1400	1700	1900

HAVÍŘOV-MĚSTO 1.ČÁST

OBEZNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z30	Z31	Z32	Z35	Z36	Z37
	název	Železniční stanice	Tesco	U Tesca	U podloubí	Radnice	Náměstí republiky
	ulice	Železničářů	Železničářů	Orlovská	Hlavní třída	Hlavní třída	Hlavní třída
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	A	N	A	A
	vhodnost umístění přís.	N	N	A		A	N
	šířka nást.plochy	5500	1200	2000	3000	4500	1300
	kontrastní pás	N	N	A	A	A	A
	kontrast kon. pásu			A	N	N	N
	hmat. úpr. kont.p.			N	N	N	N
	šířka kont. pásu			300	500	400	500
	umístění u nást.hrany			A	A	A	A
	plocha za kon.pásem *			A	A	A	A
	signální pás	N	N	A	A	A	A
	kontrast sig. pásu			A	N	N	N
	hmat. úpr. sig.pásu			N	N	N	N
	šířka sig. pásu			800	800	200	800
	vzdál. sig. pásu od hrany			300	500	400	500
	návaznost na vod. linii			N	A	A	A
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	A	N	N	N	N
	označník	A	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu			800	800	200	400
	boční odstup od hrany komun.	500	500	500	600	500	500

HAVÍŘOV-MĚSTO 1.ČÁST

OBEČNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z38	Z50	Z51
	název	Obchodní dům	Tichá	Česká
	ulice	Dělnická	Karvinská	Karvinská
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	N	N
	vhodnost umístění přís.	A		
	šířka nást.plochy	1500	1800	2000
	kontrastní pás	N	N	N
	kontrast kon. pásu			
	hmat. úpr. kont.p.			
	šířka kont. pásu			
	umístění u nást.hrany			
	plocha za kon.pásem *			
	signální pás	N	A	A
	kontrast sig. pásu		A	A
	hmat. úpr. sig.pásu		A	A
	šířka sig. pásu		800	800
	vzdál. sig. pásu od hrany		650	0
	návaznost na vod. linii		A	A
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	A
	označnick	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu		200	200
	boční odstup od hrany komun.	500	650	800

HAVÍŘOV-MĚSTO 2.ČÁST

OBEČNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z39	Z52	Z53	Z54	Z55
	název	Nemocnice	Požár. Zbrojnice	Moskevská	Mozartova	škola Mánesova
	ulice	Dělnická	Karvinská	Moskevská	Mozartova	Mánesova
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	N	N	N	N
	vhodnost umístění přís.	N				
	šířka nást.plochy	3500	3500	2100	2500	3250
	kontrastní pás	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu					
	hmat. úpr. kont.p.					
	šířka kont. pásu					
	umístění u nást.hrany					
	plocha za kon.pásem *					
	signální pás	A	A	N	N	A
	kontrast sig. pásu	A	A			A
	hmat. úpr. sig.pásu	A	A			A
	šířka sig. pásu	800	800			800
	vzdál. sig. pásu od hrany	500	500			500
	návaznost na vod. linii	A	A			A
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N
	označnick	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu	500	100			150
	boční odstup od hrany komun.	500	500	500	600	500

HAVÍŘOV-MĚSTO 2.ČÁST

OBECNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z58	Z59	Z60	Z61	Z66	Z67
	název	Střed	U fontány Jitřenka	Žakovská	Puškinova	Národní třída	Tolstého
	ulice	Dlouhá třída	Dlouhá třída	17.listopadu	Dlouhá třída	Národní třída	Národní třída
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	N	A	A	N
	vhodnost umístění přís.	A	A		N	A	
	šířka nást.plochy	2800	3200	3250	4250	1600	3200
	kontrastní pás	A	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu	N					
	hmat. úpr. kont.p.	N					
	šířka kont. pásu	300					
	umístění u nást.hrany	N					
	plocha za kon.pásem *	A					
	signální pás	A	N	A	N	N	N
	kontrast sig. pásu	N		A			
	hmat. úpr. sig.pásu	N		A			
	šířka sig. pásu	800		800			
	vzdál. sig. pásu od hrany	200		500			
	návaznost na vod. linii	N		A			
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N	N
	označnick	A	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu	500		100			
	boční odstup od hrany komun.	500	600	500	750	500	500

OBECNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z70	Z71	Z72	Z73	Z74
	název	Lípová	Sběrna	Slezská	Bludovická	Úřad práce
	ulice	Lípová	Na Nábřeží	Na Nábřeží	Na Nábřeží	17. listopadu
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	N	N	N	N	A
	vhodnost umístění přís.					A
	šířka nást.plochy	1600	2800	2800	1600	3000
	kontrastní pás	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu					
	hmat. úpr. kont.p.					
	šířka kont. pásu					
	umístění u nást.hrany					
	plocha za kon.pásem *					
	signální pás	A	N	N	N	A
	kontrast sig. pásu	A				N
	hmat. úpr. sig.pásu	A				N
	šířka sig. pásu	800				800
	vzdál. sig. pásu od hrany	0				0
	návaznost na vod. linii	N				A
	výška nást. hrany 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N
	označnick	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu	250				500
	boční odstup od hrany komun.	500	500	500	500	500

HAVÍŘOV - PODLEŠÍ

OBEZNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z56	Z57	Z62	Z63	Z64	Z65	Z68
	název	Rušná	Bezručova	Nad terasou	Zdravotní středisko	hotel Merkur	U garáží	Těšínská
	ulice	Studentská	Studentská	Dlouhá třída	Dlouhá třída	Okrajová	Okrajová	Těšínská
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	A	A	A	A	A
	vhodnost umístění přís.	N	N	A	A	N	A	N
	šířka nást.plochy	3000	3500	2000	2000	2800	3000	2800
	kontrastní pás	N	N	N	N	N	N	N
	kontrast kon. pásu							
	hmat. úpr. kont.p.							
	šířka kont. pásu							
	umístění u nást.hraný							
	plocha za kon.pásem *							
	signální pás	A	A	N	A	N	A	N
	kontrast sig. pásu	A	A		A		A	
	hmat. úpr. sig.pásu	A	A		A		A	
	šířka sig. pásu	800	800		800		800	
	vzdál. sig. pásu od hraný	500	500		1200		1000	
	návaznost na vod. linii	N	N		N		N	
	výška nást. hraný 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N	N	N
	označník	A	A	A	A	A	A	A
	vzdálenost od sign.pásu	200	650		0		0	
	boční odstup od hraný komun.	500	500	500	500	500	500	700

HAVÍŘOV - PROSTŘEDNÍ SUCHÁ

OBEZNÉ ÚDAJE	č. zastávky	Z40	Z41	Z42	Z44	Z45	Z46
	název	Kaufland	Sídlíště	Kulturní dům	Stánek	Rozc. k žel. stanici	Železniční stanice
	ulice	Dělnická	Dělnická	Dělnická	Kapitána Jasioka	Hornická	Na Pavlasůvce
TECHNICKÉ ÚDAJE	přístřešek	A	A	A	N	A	A
	vhodnost umístění přís.	A	A	N		N	A
	šířka nást.plochy	1800	1800	1600	N	2200	1000
	kontrastní pás	N	N	N		N	N
	kontrast kon. pásu						
	hmat. úpr. kont.p.						
	šířka kont. pásu						
	umístění u nást.hraný						
	plocha za kon.pásem *						
	signální pás	N	N	N	N	N	N
	kontrast sig. pásu						
	hmat. úpr. sig.pásu						
	šířka sig. pásu						
	vzdál. sig. pásu od hraný						
	návaznost na vod. linii						
	výška nást. hraný 0,2 m (0,16)	N	N	N	N	N	N
	označník		A	A	A	A	N
	vzdálenost od sign.pásu	A					
	boční odstup od hraný komun.	2000	1800	1600	500	1500	

Příloha č. 4

Orientační propočet jednotlivých částí města

Havířov – Šumbark, 1. část

[illegible]

Havířov – Šumbark, 2. část

[illegible]

Havířov – Město, 1. část

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem
1		Komunikace pro pěší				5 387 400 Kč
	1	plně bariérové	3 580	m	1 130	4 045 400 Kč
	2	částečně bezbariérové	2 440	m	550	1 342 000 Kč
2		Zastávky MHD				2 300 000 Kč
	3	plně bariérové	2	ks	450 000	900 000 Kč
	4	částečně bezbariérové	7	ks	200 000	1 400 000 Kč
3		Přechody pro chodce				2 925 000 Kč
	5	plně bariérové	9	ks	150 000	1 350 000 Kč
	6	částečně bezbariérové	35	ks	45 000	1 575 000 Kč
4		Místa pro přecházení				2 940 000 Kč
	7	plně bariérové	15	ks	130 000	1 950 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	33	ks	30 000	990 000 Kč
5		Objekty				1 740 000 Kč
	7	plně bariérové	11	ks	120 000	1 320 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	14	ks	30 000	420 000 Kč
Celkem bez DPH						15 292 400 Kč

Havířov – Město, 2. část

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem
1		Komunikace pro pěší				3 908 300 Kč
	1	plně bariérové	2 310	m	1 130	2 610 300 Kč
	2	částečně bezbariérové	2 360	m	550	1 298 000 Kč
2		Zastávky MHD				6 200 000 Kč
	3	plně bariérové	12	ks	450 000	5 400 000 Kč
	4	částečně bezbariérové	4	ks	200 000	800 000 Kč
3		Přechody pro chodce				3 000 000 Kč
	5	plně bariérové	11	ks	150 000	1 650 000 Kč
	6	částečně bezbariérové	30	ks	45 000	1 350 000 Kč
4		Místa pro přecházení				5 800 000 Kč
	7	plně bariérové	40	ks	130 000	5 200 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	20	ks	30 000	600 000 Kč
5		Objekty				1 020 000 Kč
	7	plně bariérové	4	ks	120 000	480 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	18	ks	30 000	540 000 Kč
Celkem bez DPH						19 928 300 Kč

Havířov – Podlesí

[illegible]

Havířov – Prostřední Suchá

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem
1		Komunikace pro pěší				3 046 250 Kč
	1	plně bariérové	1 900	m	1 130	2 147 000 Kč
	2	částečně bezbariérové	1 635	m	550	899 250 Kč
2		Zastávky MHD				3 150 000 Kč
	3	plně bariérové	7	ks	450 000	3 150 000 Kč
	4	částečně bezbariérové	0	ks	200 000	0 Kč
3		Přechody pro chodce				780 000 Kč
	5	plně bariérové	4	ks	150 000	600 000 Kč
	6	částečně bezbariérové	4	ks	45 000	180 000 Kč
4		Místa pro přecházení				2 490 000 Kč
	7	plně bariérové	18	ks	130 000	2 340 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	5	ks	30 000	150 000 Kč
5		Objekty				810 000 Kč
	7	plně bariérové	5	ks	120 000	600 000 Kč
	8	částečně bezbariérové	7	ks	30 000	210 000 Kč
Celkem bez DPH						10 276 250 Kč

Příloha č. 5

Orientační rozpočet vybraných investičních akcí

Zastávka městské hromadné dopravy , ul. Lidická, Havířov – Šumbark

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem	DPH
1		Oprava vozovky vč.podkladu				74 591 Kč	14 918 Kč
	1	Odfрезování živичného krytu tl.100 mm (ve dvou etapách) - 42 m vč.odvozu a uložení na skládku	24,900	m2	100,00	2 490 Kč	20 %
	2	Vybourání starých obrub vč.odvozu a uložení na skládku	7,000	m	108,00	756 Kč	20 %
	3	Odstranění betonového lože obrubníků vč. odvozu a uložení na skládku	3,60	m2	536,80	1 932 Kč	20 %
	4	Recyklace podkladních vrstev v tl.29 cm	10,400	m2	704,20	7 324 Kč	20 %
	5	Úprava podkladu zhutněním	24,90	m2	12,95	322 Kč	20 %
	6	Nové lože pod obrubníky nebo krajníky z betonu prostého	3,60	m3	1 878,44	6 762 Kč	20 %
	7	Pokládka silničního obrubníku CSB H25 vč.dodání obrub	7,00	m	687,70	4 814 Kč	20 %
	8	Pokládka kamenného dvojřádku 10/10 cm vč.dodání kostek	42,00	m	480,00	20 160 Kč	20 %
	9	Pokládka asfaltového betonu (ve dvou vrstvách - 40 a 60 mm)	24,90	m2	433,00	10 782 Kč	20 %
	10	Oprava odvodňovacího příkopu podél komunikace	42,00	m	458,30	19 249 Kč	20 %
2		Oprava komunikace pro pěší				130 761 Kč	26 152 Kč
	11	Vybourání starých obrub vč.odvozu a uložení na skládku	76,10	m	108,00	8 219 Kč	20 %
	12	Sejmutí ornice tl. 150 mm s přemístěním na vzdálenost do 250 m	2,33	m3	52,30	122 Kč	20 %
	13	Odkopávky a prokopávky nezapažené pro silnice objemu do 100 m3 v hornině tř. 3	4,66	m3	67,03	312 Kč	20 %
	14	Příplatek k odkopávkám a prokopávkám v hornině tř. 3 za lepidlost	4,66	m3	5,40	25 Kč	20 %
	15	Nakládání výkopku z hornin tř. 1 až 4	4,66	m3	72,86	340 Kč	20 %
	16	Vodorovné přemístění do 500 m výkopku z horniny tř. 1 až 4	4,66	m3	32,31	151 Kč	20 %
	17	Odstranění podkladů zpevněných ploch z kameniva drceného (vč naložení a přesunu)	3,11	m3	192,68	599 Kč	20 %
	18	Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 250 mm	120,00	m2	144,28	17 314 Kč	20 %
	19	Ložná vsrtva drc. kamenivo tl. 30 mm	120,00	m2	39,38	4 726 Kč	20 %
	20	Úprava podkladu zhutněním	120,00	m2	12,95	1 554 Kč	20 %
	21	Lože pod obrubníky nebo krajníky z betonu prostého	0,75	m3	1 878,44	1 409 Kč	20 %
	22	Pokládka obrubníku CSB R300 vč.dodání obrub	76,20	m	687,70	52 403 Kč	20 %
	23	Kladení zámkové dlažby komunikací pro pěší tl 80 mm pl do 300 m2	120,00	m2	169,65	20 358 Kč	20 %
	24	Dlažba betonová CSB KOST - šedá	111,00	m2	185,22	20 559 Kč	20 %
	25	Dlažba betonová CSB CIHLA - červená	6,00	m2	253,29	1 520 Kč	20 %
	26	Dlažba betonová CSB KOST pro nevidomé- červená	3,00	m2	383,97	1 152 Kč	20 %
3		Oprava krytu vozovky - stání pro BUS				200 769 Kč	40 154 Kč
	27	Odfрезování svrchní vrstvy tl.100 mm (ve dvou etapách) - 42 m vč.odvozu a uložení	109,80	m2	100,00	10 980 Kč	20 %
	28	Vybourání starých obrub vč.odvozu a uložení na skládku	51,00	m	108,00	5 508 Kč	20 %
	29	Odstranění podkladů zpevněných ploch tl.300 mm (vč naložení a přesunu)	32,94	m3	292,68	9 641 Kč	20 %
	30	Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 250 mm	109,80	m2	144,28	15 842 Kč	20 %

	31	Kamenivo zpevněné cementem tl. 150 mm	109,80	m2	298,33	32 757 Kč	20 %
	32	Úprava podkladu zhutněním	109,80	m2	12,95	1 422 Kč	20 %
	33	Lože pod obrubníky nebo krajníky z betonu prostého	5,30	m3	1 878,44	9 956 Kč	20 %
	34	Osazení bezbariérového obrubníku CSB HK 400/330 mm typ P vč.dodání obrub	16,00	m	3 146,00	50 336 Kč	20 %
	35	Osazení bezbariérového obrubníku CSB HK 400/310 - 250 mm typ NP(NL) vč.dodání obrub	2,00	m	3 498,00	6 996 Kč	20 %
	36	Osazení bezbariérového obrubníku CSB HK 400/330-310 mm typ NP(NL) vč.dodání obrub	2,00	m	3 875,00	7 750 Kč	20 %
	37	Pokládka silničního obrubníku CSB H25 vč.dodání obrub	31,00	m	687,70	21 319 Kč	20 %
	38	Cementový beton tl. 210 mm	23,06	m3	1 225,76	28 264 Kč	20 %
4		Instalace přechodného dopravního značení				10 000 Kč	2 000 Kč
	39	Instalace přechodného dopravního značení po dobu stavby	1,00	kpl	10 000,00	10 000 Kč	20 %
			Celkem bez DPH		416 122 Kč		
			Rezerva 10 %		41 612 Kč		
			DPH		91 547 Kč		
			Celkem včetně DPH		549 281 Kč		

Místo pro přecházení , ul. Hlavní třída a Vančurova, Havířov – Město

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem	DPH
1		Oprava komunikace pro pěší				20 988 Kč	4 198 Kč
	1	Rozebrání dlažby chodníku a podkladu vč.odvozu a uložení na skládku	9,600	m2	281,60	2 703 Kč	20 %
	2	Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 250 mm	9,60	m2	144,28	1 385 Kč	20 %
	3	Ložná vsrtva drc. kamenivo tl. 30 mm	9,60	m2	39,38	378 Kč	20 %
	4	Úprava podkladu zhutněním	9,60	m2	12,95	124 Kč	20 %
	5	Kladení zámkové dlažby komunikací pro pěší tl 80 mm pl do 300 m2	81,30	m2	169,65	13 793 Kč	20 %
	6	Dlažba betonová CSB KOST - šedá	5,44	m2	185,22	1 008 Kč	20 %
	7	Dlažba betonová CSB KOST pro nevidomé- červená	4,16	m2	383,97	1 597 Kč	20 %
2		Instalace přechodného dopravního značení				5 500 Kč	1 100 Kč
	8	Instalace přechodného dopravního značení po dobu stavby	1,00	kpl	5 500,00	5 500 Kč	20 %
			Celkem bez DPH		26 488 Kč		
			Rezerva 10 %		2 649 Kč		
			DPH		5 827 Kč		
			Celkem včetně DPH		34 965 Kč		

Přechod pro chodce , ul. Dlouhá třída, Havířov – Město

Odd	Ř	Popis řádku	Množství	Mj	Sazba	Celkem	DPH
1		Úprava silničních obrubníků vč.podkladu				39 832 Kč	7 966 Kč
	1	Vybourání starých obrub vč.odvozu a uložení na skládku	16,40	m	108,00	1 771 Kč	20 %
	2	Odstranění betonového lože obrubníků vč. odvozu a uložení na skládku	18,45	m2	536,80	9 904 Kč	20 %
	3	Odstranění podkladu ze štěrkopísku pod obrubníky (vč naložení a přesunu)	1,20	m3	192,68	231 Kč	20 %
	4	Nový podklad ze štěrkopísku pod bet. lože	1,20	m3	478,30	574 Kč	20 %
	5	Nové lože pod obrubníky nebo krajníky z betonu prostého	2,46	m3	1 878,44	4 621 Kč	20 %
	6	Pokládka silničního obrubníku CSB H25 vč.dodání obrub	16,40	m	687,70	11 278 Kč	20 %
	7	Pokládka kamenného jednořádku 10/10 cm vč.dodání kostek	16,40	m	240,00	3 936 Kč	20 %
	9	Oprava odvodnění komunikace	16,40	m	458,30	7 516 Kč	20 %
2		Oprava komunikace pro pěší				99 930 Kč	19 986 Kč
	10	Rozebrání dlažby chodníku a podkladu vč.odvozu a uložení na skládku	98,300	m2	281,60	27 681 Kč	20 %
	11	Vybourání starých obrub vč.odvozu a uložení na skládku	18,00	m	108,00	1 944 Kč	20 %
	12	Podklad ze štěrkodrtě ŠD tl 250 mm	98,30	m2	144,28	14 183 Kč	20 %
	13	Ložná vsrta drc. kamenivo tl. 30 mm	81,30	m2	39,38	3 202 Kč	20 %
	14	Úprava podkladu zhutněním	81,30	m2	12,95	1 053 Kč	20 %
	15	Lože pod obrubníky nebo krajníky z betonu prostého	3,60	m3	1 878,44	6 762 Kč	20 %
	16	Pokládka obrubníku CSB R300 vč.dodání obrub	18,00	m	687,70	12 379 Kč	20 %
	17	Kladení zámkové dlažby komunikací pro pěší tl 80 mm pl do 300 m2	81,30	m2	169,65	13 793 Kč	20 %
	18	Dlažba betonová CSB KOST - šedá	61,80	m2	185,22	11 447 Kč	20 %
	19	Dlažba betonová CSB KOST pro nevidomé- červená	19,50	m2	383,97	7 487 Kč	20 %
	20	Směs travní parková, okrasná	0,500	kg	108,00	54 Kč	20 %
	21	Překrývací substrát (tl. 2-3cm).	0,500	m3	648,00	324 Kč	20 %
	22	Podkladní vrstvy pro travnatou plochu	5,1	m3	678,78	3 462 Kč	20 %
3		Instalace přechodného dopravního značení				15 000 Kč	3 000 Kč
	23	Instalace přechodného dopravního značení po dobu stavby	1,00	kpl	15 000,00	15 000 Kč	20 %

Celkem bez DPH	154 762 Kč
Rezerva 10 %	15 476 Kč
DPH	34 048 Kč
Celkem včetně DPH	204 285 Kč